

DE LA MOVILIDAD “PLANEADA” A LA INMOVILIDAD PROVOCADA

Caso ciudad de Pereira

OSCAR ALBERTO SÁNCHEZ LÓPEZ

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA

FACULTAD DE EDUCACIÓN

PEREIRA 2017

DE LA MOVILIDAD “PLANEADA” A LA INMOVILIDAD PROVOCADA

OSCAR ALBERTO SÁNCHEZ LÓPEZ

Para optar al título de

Magíster en Comunicación Educativa

Directora

OLGA LUCÍA BEDOYA

DOCTORA EN CIENCIAS POLÍTICAS

UNIVERSIDAD SANTIAGO DE COMPOSTELA

(ESPAÑA)

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA

FACULTAD DE EDUCACIÓN

PEREIRA 2017

Agradecimientos

Al Señor Jesucristo por sus bendiciones y fortaleza para culminar esta etapa de mi vida.

Al programa Maestría en Comunicación Educativa, a la directora Olga Lucía Bedoya, a mis amigos compañeros de estudio porque juntos construimos el camino que hemos recorrido.

A Maye y Rosita quienes con tanto amor y cariño me aportaron y acompañaron es este reto.

A toda mi familia por ese apoyo incondicional y por aceptar mis ausencias en momentos tan importantes en los que no pudimos estar juntos.

Dedicatoria

Dedico este trabajo a mis padres, quienes lo han dado todo por nuestro bienestar.

A mi hermano y sobrina, por estar siempre ahí, siempre y en cada momento.

A mi hija Sofía por su amor, apoyo y permanente aliento, su voz nutría mi ilusión.

Los amo con todo mi corazón.

Tabla de contenido

Resumen.....	10
Abstract.....	12
Introducción.....	14
Pregunta de Investigación.....	17
Objetivos	18
Objetivo General.....	18
Objetivos específicos:.....	18
Marco de Antecedentes	19
Lentes teóricos.....	20
Estado del arte	29
Estética del Procedimiento.....	35
Retrospectiva.....	43
Construcción del dato	48
Discusión con autores.....	69
Croquis de la Movilidad en el imaginario pereirano.	70
Modelo Tríadico de Encarnación resultante a partir de los imaginarios de movilidad en la ciudad de Pereira.....	72
Hallazgos	82
Conclusiones.....	87

Bibliografía	90
--------------------	----

Índice de Figuras

Figura 1. Movilidad como sistema.....	30
Figura 2. Movilidad Opciones.....	37
Figura 3. Pregunta base.....	42
Figura 4. Ubicación dentro de la Metodología de Imaginarios Urbanos de Armando Silva..	42
Figura 5. Equipo de estudiantes de Maestría en Comunicación Educativa, realizando la búsqueda de noticias por tema.	43
Figura 6. Equipo de estudiantes de Maestría en Comunicación Educativa, realizando la búsqueda de noticias por tema	43
Figura 7. Registro fotográfico de las noticias relacionadas con el tema principal.	44
Figura 8. Registro fotográfico de noticias de educación vial y tráfico.	44
Figura 9. Criterios de selección de las noticias.	45
Figura 10. Ejemplo 1: Selección de los términos que guardan relación con "Movilidad".	48
Figura 11. Ejemplo 2: Selección de los términos que guardan relación con "Movilidad".	49
Figura 12. Ejemplo 3: Selección de los términos que guardan relación con "Movilidad".	50

Figura 13. Definición del término aglutinante “Tráfico”, según “Protocolo de Análisis Síntesis de Investigación Cualitativa”	51
Figura 14. Definición del término aglutinante “Administraciones Municipales” según el “Protocolo de Análisis/Síntesis de Investigación Cualitativa”	52
Figura 15. Definición del término aglutinante “Movilidad” según “Protocolo de Análisis/Síntesis de Investigación Cualitativa”.	52
Figura 16. Definición de relaciones entre el término aglutinante “Tráfico” y las palabras presentes en el desarrollo de la noticia..	53
Figura 17. Definición de relaciones entre el término aglutinante “Administraciones Municipales” y las palabras presentes en el desarrollo de la noticia.....	54
Figura 18. Definición de relaciones entre el término aglutinante “Movilidad” y las palabras presentes en el desarrollo de la noticia.	55
Figura 19. Términos aglutinantes.....	56
Figura 20. Definición de Accidentalidad como nodo o campo semántico.....	57
Figura 21. Definición Alcaldía como nodo o campo semántico..	58
Figura 22. Definición de Tráfico como nodo o campo semántico.....	59
Figura 23. Agrupación de relaciones con rasgos comunes en Accidentalidad.....	60
Figura 24. Agrupación de relaciones con rasgos comunes en Área Metropolitana.....	60
Figura 25. Agrupación de relaciones con rasgos comunes en Transporte Público.....	61
Figura 26. Impresión y numeración de relaciones.....	62
Figura 27. Secuencia fotográfica de la construcción de nodos.	63
Figura 28. Agrupación Movilidad.....	64
Figura 29. Agrupación Seguridad Vial.....	64

Figura 30. Agrupación Infraestructura Urbana..	65
Figura 31. Agrupación Cultura Ciudadana..	65
Figura 32. Ubicación dentro de la Metodología de Imaginarios Urbanos de Armando Silva.	66
Figura 33. Aplicación de la metodología de imaginarios urbanos..	68
Figura 34. Lógica trial.....	69
Figura 35. Triada resultante Nodo 1.....	74
Figura 36. Triada índices de movilidad.....	75
Figura 37. Triada resultante Nodo 2.....	76
Figura 38. Índices de seguridad vial.....	77
Figura 39. Triada resultante Nodo 3.....	78
Figura 40. Índices de infraestructura urbana.....	79
Figura 41. Triada resultante Nodo 4.	80
Figura 42. Índices de Cultura Ciudadana..	81

Índice de Tablas

Tabla 1	45
---------------	----

Resumen

De la movilidad “planeada” a la inmovilidad provocada como proceso de investigación, se realizó en el marco del macro proyecto “Pereira Imaginada 2009” (Maestría en Comunicación Educativa, UTP). Este documento pretende dar respuesta a la pregunta: ¿Desde el modelo trídico de encarnación de imaginarios urbanos, cuáles son los índices presentes en las producciones sociales (Prensa escrita, Pereira imaginada 2009) de los imaginarios, acerca de la percepción que se tiene sobre la movilidad en la ciudad de Pereira en el marco del macro proyecto Pereira imaginada 2009 (Maestría en Comunicación Educativa, UTP)?

Estudiar los imaginarios urbanos requiere de un análisis juicioso y complejo, por lo tanto, las páginas siguientes estarán dedicadas a hacer contribuciones a los razonamientos dados en “Pereira Imaginada 2009”. Lo anterior desde el uso de la ciudad, teniendo en cuenta la calificación que los ciudadanos hicieron en relación con la Movilidad; por lo tanto, se intentará dar respuesta a la pregunta de investigación.

El proceso de investigación tiene como sustento teórico las bases conceptuales y metodológicas planteadas por el teórico Armando Silva en el modelo trídico de encarnación de los Imaginarios Urbanos (Silva, 2013). También se tendrán en cuenta las referencias dadas por la Filósofa y Comunicadora, Mariluz Restrepo, en relación con la perspectiva fenomenológica Peirceana y su teoría trídica de las categorías del ser (Restrepo M. , 2010).

El desarrollo de la investigación, tuvo como eje estructurante la metodología del protocolo de análisis /síntesis de información cualitativa creado por la Dra. Olga Lucía Bedoya (Bedoya, 2014).

Igualmente, se tuvo como sustento teórico los Imaginarios Urbanos, la percepción de ciudad y las calificaciones urbanas que aborda el Doctor Armando Silva (Silva, 2004).

La discusión con autores es dada a partir de la fundamentación teórica estudiada y tiene relación con los hallazgos de la investigación, estos planteamientos permiten comprender las representaciones significativas de los ciudadanos respecto al imaginario empírico y a sus aproximaciones a la realidad.

Finalmente, se logra distinguir la relación existente entre la ciudad y sus habitantes, lo anterior como consecuencia de ese lazo que los une y los hace interdependientes y complementarios, pues el uno no podría existir sin el otro, o dicho de otra manera; el uno existe en la medida en que el otro existe. Es por lo anterior que se dice que la ciudad cobra entonces significado a través de las construcciones del sujeto, quien con sus percepciones logra simbolizarla. Cabe resaltar también que el acelerado crecimiento de la ciudad, se da porque el ciudadano reclama su territorio, un espacio del cual se siente dueño para poder establecerse y que les garantiza el poder disfrutar de una Movilidad “Planeada”.

Palabras clave

Movilidad, Imaginarios Urbanos, Índices.

Abstract

Mobility "planned" to immobility caused as a process of research, was carried out in the framework of the macro project "Pereira imagined 2009" (masters in educational communication, UTP). This document aims to give answer to the question: since the triadic model of embodiment of urban imaginaries, what are the indexes present in (written press, Pereira imagined 2009) social imaginaries, about the perception that productions have on mobility in the city of Pereira in the framework of the macro project imagined Pereira 2009 (masters in educational communication, UTP)?

Study the urban imaginaries requires a judicious and complex analysis, therefore, the following pages are dedicated to make contributions to the reasoning given in "Pereira imagined 2009". The above from the use of the city, taking into account the qualification made by citizens in relation to mobility; Therefore, will attempt to answer the research question.

The research process has as theoretical support the conceptual and methodological foundations raised by Armando Silva theoretician in the triadic model of embodiment of urban imaginaries (Silva, 2013). The references given by the philosopher and Communicator, Mariluz Restrepo, in relation to the phenomenological perspective Peirce and his triadic theory of categories being shall also be taken into account (Restrepo M. , 2010).

The development of research, had as a structuring axis the methodology of the analysis protocol synthesis of qualitative information created by the Dr. Olga Lucía Bedoya (Bedoya, 2014).

Equally, had as theoretical support urban imaginaries, the perception of city and urban qualifications that Dr. Armando Silva (Silva, 2004) addresses.

The discussion with authors is given from the studied theoretical foundation and is related to the research findings, these approaches allow to understand the significant representations of citizens with regard to the imaginary empirical and their approach to reality.

Finally, manages to distinguish the relationship between the city and its inhabitants, the above as a result of the bond that unites them and makes them interdependent and complementary, because one could not exist without the other, or in other words; one exists in that the other exists. It is therefore that it is said that the city charges then meaning through the constructions of the subject, who manages to symbolise her with their perceptions. It should be also noted that the rapid growth of the city, occurs because the citizen claiming their territory, an area which feels owner in order to establish and which guarantees them to enjoy a "Planeada" mobility.

Key words

Mobility, imaginary urban, indexes.

Introducción

De la movilidad “planeada” a la inmovilidad provocada como proceso de investigación, se realizó en el marco del macro proyecto “Pereira Imaginada 2009” (Maestría en Comunicación Educativa, UTP). Dicho proyecto está vinculado a la línea de investigación “La educación y la comunicación en procesos de transformación cultural” de la Maestría en “Comunicación Educativa” de la Universidad Tecnológica de Pereira; la cual es liderada por la Doctora Olga Lucía Bedoya.

Una característica propia de las ciudades durante los últimos años, es el crecimiento urbano, lo cual en sí mismo no debería ser un motivo de preocupación, sin embargo; cuando este crecimiento se da en periodos de tiempo muy cortos y bajo circunstancias económicas muy precarias; si debe ser algo que amerite darle toda la atención, puesto que el desarrollo individual afecta el desarrollo y provoca las nuevas construcciones de todo un colectivo y esto no es más que una extensión del ser a través de la cual le permite al ciudadano movilizarse y apropiarse de los espacios ciudadanos.

Estas construcciones colectivas que se manifiestan en el ámbito local, son las que se pretenden “distinguir sin disociar” en la antropología de los deseos, miedos o anhelos ciudadanos; en el transcurso de esta investigación.

Estudiar los imaginarios urbanos requiere de un análisis juicioso y complejo, por lo tanto, las páginas siguientes estarán dedicadas a hacer contribuciones a los razonamientos dados en “Pereira Imaginada 2009” (Maestría en Comunicación

Educativa, UTP). Lo anterior desde el uso de la ciudad, teniendo en cuenta la calificación que los ciudadanos hicieron en relación con la Movilidad en dicho estudio; por lo tanto, se intentará dar respuesta a la pregunta de investigación.

¿Desde el modelo triádico de encarnación de imaginarios urbanos, cuáles son los índices presentes en las producciones sociales (Prensa escrita, Pereira imaginada 2009) de los imaginarios, acerca de la percepción que se tiene sobre la movilidad en la ciudad de Pereira en el marco del macro proyecto Pereira imaginada 2009 (Maestría en Comunicación Educativa, UTP)?

De acuerdo con lo dicho anteriormente, el propósito fundamental de este trabajo es identificar los índices que en las producciones sociales sustenten la percepción de la Movilidad en la ciudad de Pereira, en el marco del proyecto Pereira imaginada 2009 (Maestría en Comunicación Educativa, UTP).

El proceso de investigación tiene como sustento teórico las bases conceptuales y metodológicas planteadas por el teórico Armando Silva en el modelo triádico de encarnación de los Imaginarios Urbanos (Silva, 2013). También se tendrán en cuenta las referencias dadas por la Filósofa y Comunicadora, Mariluz Restrepo, en relación con la perspectiva fenomenológica Peirceana y su teoría triádica de las categorías del ser (Restrepo M. , 1990).

Especialmente a Peirce cuando dice “que hay tres clases de interés que podemos tener en una cosa. Primero, podemos tener un interés primario en una cosa por sí misma. Segundo, podemos tener un interés secundario en ella a causa de sus reacciones con otras cosas. Tercero, podemos tener un interés mediador en ella, en

tanto que transmite a la mente una idea sobre una cosa” (Peirce, 1894, pág. 2). Y por último, se retoma la información de Pereira imaginada 2009 (Maestría en Comunicación Educativa, UTP) dada por la Doctora Olga Lucía Bedoya (Bedoya & Silva, 2011).

Cabe resaltar que de “los imaginarios Urbanos” de Armando Silva (Silva, 2013); se retoma el concepto de “archivo”, un término que resulta importante, puesto que de este emerge la información que dio luz a la presente investigación; con el fin de abordar el tema de Movilidad.

A continuación, en el Estado del Arte se describen en contexto los resultados de otros estudios en relación con los imaginarios urbanos, especialmente, aquellos que se enfocaron en la percepción que los ciudadanos tienen sobre la Movilidad en Pereira. Lo anterior sirve como base para identificar las impresiones que se han proyectado sobre la ciudad bajo esta categoría, es decir: Cómo recuerdan, usan y conocen los ciudadanos de Pereira el lugar que habitan, al igual que las transformaciones imaginarias motivadas.

Es preciso decir que en este escrito también hay aportes de algunos registros documentales que corresponden a Pereira imaginada 2009 (Maestría en Comunicación Educativa, UTP), por medio de la contribución de J.A. Jaramillo (Jaramillo Villegas, 2010) desde el observatorio de movilidad en Pereira y de Ricardo Montezuma (Montezuma, 2003), en el tema de Ciudad y Transporte: La movilidad urbana.

Pasamos luego a la Estética del Procedimiento, haciendo una descripción detallada del desarrollo de la investigación, la cual tuvo como eje estructurante la metodología

del protocolo de análisis /síntesis de información cualitativa creado por la Dra. Olga Lucía Bedoya (Bedoya, 2014).

Igualmente, se tuvo como eje estructurante a los Imaginarios Urbanos, teniendo en cuenta la percepción de ciudad y las calificaciones urbanas que aborda el Doctor Armando Silva (Silva, 2004).

La discusión con autores es dada a partir de la fundamentación teórica estudiada y tiene relación con los hallazgos de la investigación, estos planteamientos permiten comprender las representaciones significativas de los ciudadanos respecto al imaginario empírico y a sus aproximaciones a la realidad.

Finalmente, se logra distinguir la relación existente entre la ciudad y sus habitantes, lo anterior como consecuencia de ese lazo que los une y los hace interdependientes y complementarios, pues el uno no podría existir sin el otro, o dicho de otra manera; el uno existe en la medida en que el otro existe. Es por lo anterior que se dice que la ciudad cobra entonces significado a través de las construcciones del sujeto, quien con sus percepciones logra simbolizarla. Cabe resaltar también que el acelerado crecimiento de la ciudad, se da porque el ciudadano reclama su territorio, un espacio del cual se siente dueño para poder establecerse y que les garantiza el poder disfrutar de una Movilidad “Planeada”.

Pregunta de Investigación

¿Desde el modelo triádico de encarnación de imaginarios urbanos, cuáles son los índices presentes en las producciones sociales (Prensa escrita, Pereira imaginada

2009) de los imaginarios, acerca de la percepción que se tiene sobre la movilidad en la ciudad de Pereira en el marco del macro proyecto Pereira imaginada 2009 (Maestría en Comunicación Educativa, UTP)?

Objetivos

Objetivo General

Identificar los posibles índices que sustentan el imaginario sobre la percepción en cuanto a movilidad en las producciones sociales, en la ciudad de Pereira en el marco del macro proyecto de Pereira Imaginada 2009 (Maestría en Comunicación Educativa, UTP).

Objetivos específicos:

1. Distinguir posibles cualidades urbanas que afirmen los índices de percepción en los imaginarios sobre la calidad de la movilidad en la ciudad de Pereira.
2. Distinguir posibles marcas ciudadanas que constituyen los índices de percepción en los imaginarios sobre movilidad.
3. Determinar el modelo tríadico de encarnación resultante a partir de los imaginarios de movilidad en la ciudad de Pereira.

Marco de Antecedentes

En el año 2009, un grupo de estudiantes de la Maestría en Comunicación Educativa, con el aval del Dr. Armando Silva, se dio a la tarea de aplicar la metodología de Imaginarios Urbanos (2004) en la ciudad de Pereira.

Pereira Imaginada (Maestría en Comunicación Educativa, UTP) posibilita recorrer el alma de Pereira, ver y sentir lo invisible, conocer la ciudad de cerca, sin buscar quedarse atada a una mirada tradicional, sin quedarse en lo meramente visual, en lo cuantitativo y estadístico.

En el presente estudio se toma el dato y se profundiza a través de lo cualitativo para llegar al ser, al ciudadano, a quien habita la ciudad, a aquél que tiene miedos, odios, amores y otra variedad de sentimientos que finalmente son los que definen al ciudadano, teniendo en cuenta que estos mismos, a su vez, son los que conforman la ciudad. (Silva, 2013)

En el marco de la anterior contextualización metodológica, se engloba lo narrado en el texto de Pereira Imaginada 2009 (Maestría en Comunicación Educativa, UTP), un texto que está estructurado de la siguiente manera: la primer parte tiene que ver con las primeridades de los ciudadanos. La segunda parte del texto, habla de las concentraciones simbólicas encontradas en aquellas primeridades; así como también de la temporalidad dinámica distinguida a partir de esas concentraciones. La tercera parte, tiene que ver con la presentación de las tres situaciones del modelo encarnado en los imaginarios de los ciudadanos de Pereira.

De lo anterior se puede concluir que son precisamente estos estudios los que alimentan la presente investigación. Por lo tanto, Pereira Imaginada (Maestría en Comunicación Educativa, UTP) es una muestra de una apuesta investigativa donde se recogen las prácticas urbanas, las cuales son fruto de los imaginarios encarnados en sus ciudadanos, aquellos que serán abordados con mayor profundidad y de forma cuidadosa más adelante.

Lentes teóricos

El desarrollo de la humanidad se ha dado en distintos momentos, cabe resaltar que cada uno de dichos momentos ha sido dominado por alguna tecnología, en primera instancia aparece la oralidad, luego la escritura y por último la inscripción digital, estos a su vez caracterizados por un arte o unas maneras de ser.

En relación con la oralidad, podemos hacer referencia a las sociedades alfabetizadas, es decir, aquellas que hablan pero no escriben. En este punto nacen las siguientes preguntas: ¿Hace cuánto tiempo habla el ser humano? y ¿Hace cuánto tiempo que el ser humano escribe? Las respuestas a estos interrogantes son difíciles de determinar, pero se puede decir que se da cuando se genera una conexión más fuerte entre la mano y el cerebro, la mano como hacedora de un entorno físico y el cerebro como construcción del pensamiento, esta es la base para que el ser humano crezca intelectualmente.

Posteriormente a la época de la oralidad, también llamada la larga noche, se generaron las imágenes, las que incluso aparecieron mucho antes que el texto.

Inicialmente se dio la aparición de los pictogramas no articulados, pero solo cuando aparece la doble articulación del lenguaje, así como las unidades de contenido con las unidades situacionales, se puede hablar del nacimiento de la gramática, es decir que, el contenido de una lengua viene a través del léxico, el cual es infinito; mientras que por su parte, las unidades formales son finitas.

En otras palabras, lo gramatical es finito y lo lexical es infinito. Lo anterior es debido a la aparición permanente de nuevos términos, palabras y elementos esenciales para la escritura. A partir de este punto nace la historia, puesto que se podían registrar los diferentes hechos, fenómenos o acontecimientos que sucedían, propiciando la transmisión del conocimiento y la información, porque sin escritura no hay filosofía y tampoco ciencia.

Es más adelante que "...Peirce aplica los principios de primeridad, segundidad y terceridad como categorías universales de todo fenómeno, como constitutivas del ser en todos sus planteamientos. Es importante anotar que, acordes con su propuesta, siempre estaremos en terceridad y solo desde una perspectiva de "composición tríadica" se pueden reconocer y comprender las características y condiciones propias de la Segundidad y de la Primeridad." (Restrepo, 1990, pág. 29).

El signo o representamen, es algo que, para alguien, representa o se refiere a algo en algún aspecto o carácter. Se dirige a alguien, esto es, crea en la mente de esa persona un signo equivalente, o tal vez, un signo más desarrollado. Este signo creado es lo que yo llamo el interpretante del primer signo. El signo está en lugar de algo, su objeto. Está en lugar de ese objeto no en todos los aspectos sino solo con referencia a una suerte de

idea, que a veces he llamado el *fundamento del representamen*. (Restrepo, 1990, pág. 29).

A Estos tres órdenes los llama Lacan: Lo real, lo imaginario y lo simbólico. Estos tres elementos tienen que ver con las cualidades de un objeto, el objeto en sí y lo que representa, es decir: primeridad, segundidad y terceridad. (Lacan, 1982).

En este orden de ideas se puede decir desde Peirce que existen ciertas condiciones para que algo se convierta en signo, puesto que éste debe tener cualidades que lo distinguan, debe tener un objeto con un interpretante y debe tener la relación semiótica trídica. Cabe resaltar que la semiosis se entiende como el instrumento de la realidad, siendo un proceso trídico de inferencia mediante el cual a un signo (representamen) se le atribuye un objeto a partir de otro signo (interpretante).

Peirce (1894) reconoce los tres modos de ser a partir de la manifestación trídica de todo fenómeno. Esta manifestación es la que él denomina “Signo”, y lo concibe como mediación o como representación. El signo es la condición propia de la terceridad que entraña Segundidad y Primeridad.

El interés de Peirce por el signo surge del análisis fenomenológico de las categorías fundamentales del ser, obedeciendo más que a un interés estrictamente lingüístico, como es el caso de Ferdinand de Saussure, quien contempla una preocupación Ontológica y quien a diferencia de Peirce, asume el signo como una estructura dual. Por su parte, Peirce concibe el signo como una relación trídica. (Restrepo, 1990).

De acuerdo con lo anterior, es el signo la combinación triádica que se establece al tomar el lugar de un objeto para un pensamiento interpretante, de tal manera que el objeto y el interpretante son inherentes al signo.

La función representativa del signo no recae sobre su cualidad material, tampoco recae sobre su aplicación puramente demostrativa. La representación es algo que el signo es, no en sí mismo ni en su relación con el objeto, sino en su relación con un pensamiento; mientras que las dos características anteriormente definidas, le pertenecen al signo, independientemente de que se dirija a cualquier pensamiento.

Por ejemplo, una flor como objeto de análisis dispuesto en el aula de clases, genera un aprendizaje desde la experiencia, de tal manera que se teoriza y se construye el concepto a través de diversas operaciones del pensamiento y que son propiciadas a través de estímulos, situaciones o representaciones mentales, estas a su vez, generan otras nuevas representaciones o acciones motoras que permiten la construcción de un nuevo conocimiento.

Fijar la atención en un objeto, en una situación o en un fenómeno; así como también poder identificar sus características una vez después de “desarmar el dato”, nos permite desarrollar las dos etapas de la observación: identificar las cualidades y combinarlas con un todo significativo.

El análisis conjunto, enriquece la discusión que finalmente conduce a tener un completo entendimiento de los postulados de Peirce en relación con el signo y en relación con la triádica fundamental.

“En su análisis fenomenológico de las “categorías universales”, Peirce reconoce los “tres modos de Ser” a partir de la manifestación triádica de todo fenómeno, tal manifestación es el signo como representación (Terceridad)” (Restrepo M. , 1990).

El signo coloca a un segundo en una relación cognitiva con un tercero; y por su misma naturaleza, sus relaciones son triádicas, es decir que cada una es independiente pero todas son necesarias para que exista un signo. El signo es la idea predominante de la terceridad y esta, a su vez, es la categoría que engloba primeridad y segundidad como constitutiva del ser.

Para tener una comprensión acertada de nuestro entorno, debemos discutir acerca de qué es la ciudad y qué es lo urbano. Queda claro que la ciudad es el espacio físico, mientras que lo urbano son las mentalidades con las que se ve la ciudad y se usa la ciudad, podemos ser urbanos sin vivir en la ciudad, hoy encontramos urbanismo pero no ciudades.

Lo real no existe, lo que existe es la cualidad, nunca accedemos a lo real sino a la realidad, la realidad es una representación de lo real “...hoy tenemos muchos sitios en nuestras ciudades que solo existen en la realidad”. (Carmine Fasolino, 2015)

Hoy vivimos el llamado “Tercer momento de la humanidad”, es decir, la inscripción Digital, la cual está caracterizada por grandes transformaciones que no son propiamente de la escritura y tampoco de la oralidad.

Algunos sostienen que la comunicación digital es un regreso a la oralidad, otros argumentan que es una forma de escritura; sin embargo, hay quienes la califican como “El mal de archivo”. (Carmine Fasolino, 2015).

Es considerado entonces el archivo como base de la inscripción digital, cobrando valor la frase: “.....más que lo archivado, vale el archivo”, entendiendo que hoy es más importante almacenar la información que utilizarla.

Es por lo anterior que se dice que la memoria no es un depósito del cuerpo, es el archivo el que está ligado al recuerdo, a la memoria, a lo que queremos guardar o no. El archivo es ese objeto simbólico que representa y que decidimos utilizar o no en un momento determinado, incluso es aquello que compartimos con personas de otros sitios en el mundo (Globalización de la información).

Imaginar lo urbano como opción de un nuevo urbanismo creado desde sus ciudadanos, es una metodología que permite conocer maneras de ser desde lo urbano y a su vez, concebir modos comparativos entre personas de distintas ciudades, países, regiones y culturas; para finalmente captar esa ciudad subjetiva que llevan en sus mentes y en sus modos de vida, tratando de comprender y evidenciar memorias colectivas sobre temas urbanos tales como acontecimientos locales, personajes, mitos, escalas de olores o sabores que identifican y segmentan las ciudades, al igual que identificar las fabulaciones, es decir, las construcciones imaginarias de cada lugar y de dónde nacen las distintas creaciones de ficción en los tan variados géneros de las narraciones urbanas. (Silva, 2004).

En ocasiones no resulta fácil hacer distinción entre la ciudad y lo urbano, se tiende a circunscribir lo urbano estrictamente al ámbito citadino, entendiéndose dicho término como todo aquello que tiene lugar dentro de los límites arquitectónicos, sin embargo, desde la perspectiva de Armando Silva (Silva, 2013), es factible concebir la ciudad

imaginada como paradigma cognitivo que emerge en el momento en el cual se puede diferenciar dicha ciudad de lo urbano.

Cabe resaltar que ser urbano va más allá de la visión de ciudad, de tal manera que ese concepto de la nueva urbanidad, se convierte en una condición de la civilización contemporánea antes que en una referencia al hecho de vivir en un casco citadino. De esta manera, la ciudad física debe compartir su territorio espacial con esta otra urbe intensificada de la significación y del tiempo, la cual marca sus entornos, ampliando a la vez, el fenómeno de los suburbios y de la metropolización, lo que justamente empezó a denominarse “urbanismo sin ciudad”. (Silva, 2013)

La ciudad imaginada le apunta a los fenómenos de invisibilidad urbana, reconociendo aquél hecho que no se define en un lugar y tampoco en la ciudad, es decir, aquello que los habitantes llevan consigo en sus propias representaciones y que en la misma medida, son pensamientos o percepciones que hacen referencia a su particular urbanización. Por esta razón, la ciudad imaginada corresponde a un nuevo urbanismo ciudadano contemporáneo.

En la percepción de la ciudad se van dando verdades sociales, las cuales no llegan a ser verificables bajo el rigor científico, pero que sí resisten el suficiente análisis para determinar su grado de cercanía con la dimensión estética de cada colectividad, en la que tienen lugar procesos de selección y reconocimiento que van construyendo el objeto simbólico y van generando las representaciones o percepciones de la ciudad.

Si se acepta que los elementos urbanos de las ciudades ya no se visualizan, y si se avanza hacia una mayor temporalización de sus espacios, se recompone la percepción

social, así como ocurre con otras prácticas que contribuyen a la definición de algunas experiencias urbanizadoras de hoy, tales como el arte público, los medios y las tecnologías. En este camino se avanza en la construcción de un lugar que no necesariamente es espacial, como se supuso en la “Teoría de los no lugares” Marc Augé (2000), más bien “se construye un nuevo concepto del “sitio” como aquél lugar que puede ser ocupado y que da la posibilidad de poner en él todas aquellas vivencias urbanas ciudadanas, en otras palabras, mientras los lugares guardan relación con la visión arquitectónica; el sitio les corresponde a los habitantes de esos espacios y por tanto, reclaman la movilidad y el desplazamiento”. Un reflejo de esta evolución es el “archivo”, que en su acepción moderna significa existencia y ser, entre los que encontramos los archivos públicos que son producidos por todos y para beneficio común, los cuales no están elaborados para un grupo específico de la población sino para todo el mundo, crean de manera colectiva un punto de vista y generan una determinada mentalidad sobre los diferentes tipos de ciudadanos: jóvenes, adultos, hombres, mujeres.

Con el propósito de conocer y comprender los mecanismos a través de los cuales opera la colección de estos registros, aparecen nuevos conceptos para definir y delimitar la ciudad imaginada, dando inicio al trabajo de campo y procurando la recolección, así como también el posterior análisis de los ciudadanos como sujetos activos constructores de realidades urbanas archivables.

La teoría de los imaginarios es una teoría del tiempo y se da en escenarios locales, en contravía al concepto de la globalización que nos involucra a todos, sin embargo no es así, pues está demostrado que cada vez somos seres más locales pero con

tecnologías globales. Cabe resaltar que el hecho de que estemos conectados con el mundo no nos hace globales, así mismo, lo imaginario no significa que no sea real, al contrario, lo real es lo imaginario, porque en la medida en que el otro esté en mí, él existe, es decir que el otro no está por fuera de mí.

Y es en este sentido que el “archivo” cobra valor, en palabras de Armando Silva (Silva, 2013) se podría decir que el archivo representa un poderoso imaginario urbano: la ciudad imaginada que sentimos y que por esta vía creemos guardar y proyectar hacia el futuro. No obstante, podríamos deducir que la Ciudad Imaginada se puede entender como un tipo particular de patrimonio inmaterial que caracteriza y predefine el mismo uso de la obra física. De esta manera, todo lo que tenga que ver con el patrimonio es objeto de “archivo”, entendiendo que esa misma condición –archivo colectivo– es precisamente la que otorga la apertura de cada cual hacia el otro. De modo que mientras lo imaginario es inherente a la percepción grupal, el archivo lo es a su documentación, al objeto que la guarda, a su jerarquización y a su valoración cultural. Sin embargo, los imaginarios no solo son representaciones en abstracto y de naturaleza mental, sino que se “encarnan” o se “in-corporan” en objetos ciudadanos que encontramos a la luz pública y de los cuales podemos deducir sentimientos sociales como el miedo, el amor, la rabia o las ilusiones; los anteriores son sentimientos ciudadanos que son archivables a manera de escritos, imágenes, sonidos, producciones de arte o textos de cualquier índole, donde lo imaginario impone su valor dominante sobre el objeto mismo. De ahí que todo objeto urbano no solo tenga su función de utilidad, sino que pueda sobrecargarse de una mayor valoración imaginaria que lo dota de otra sustancia representación. (Silva, 2007)

Estado del arte

Las ciudades que cuentan con individuos preocupados por las condiciones de vida presentes en su cotidianidad, se pueden apreciar al tener el potencial transformador que si no les garantiza el éxito de construir una ciudad amable y acogedora, sí les puede ayudar a trazar un rumbo que conduzca a estar cada vez más cerca de dicho propósito.

Pereira es un lugar en el que sus habitantes han sido testigos de su pujanza y de su acelerado pero desordenado crecimiento, es un lugar que no se escapa de los problemas que deben enfrentar todas las ciudades en expansión y en crecimiento habitacional.

El problema de movilidad ha afectado a todas las ciudades en desarrollo del mundo, desarrollo que trae consigo la reducción de espacio para los automóviles, las personas y la malla vial. Por esta razón, en algún momento cada ciudad en progreso debe resolver sus dificultades en materia de movilidad. Es precisamente esa diversidad de ciudades, entornos, cultura y demás particularidades, lo que ha generado un sin número de estrategias para cada ciudad. (Jaramillo Villegas, 2010).

Podríamos definir movilidad como el conjunto de desplazamientos de personas y mercancías que se produce en un entorno físico, sin embargo, en un sentido más estricto, la movilidad urbana va más allá de un simple desplazamiento, es más bien todo un sistema de satisfacción de necesidades, es la manera como se desplaza un ciudadano pero con un propósito claro y concreto.

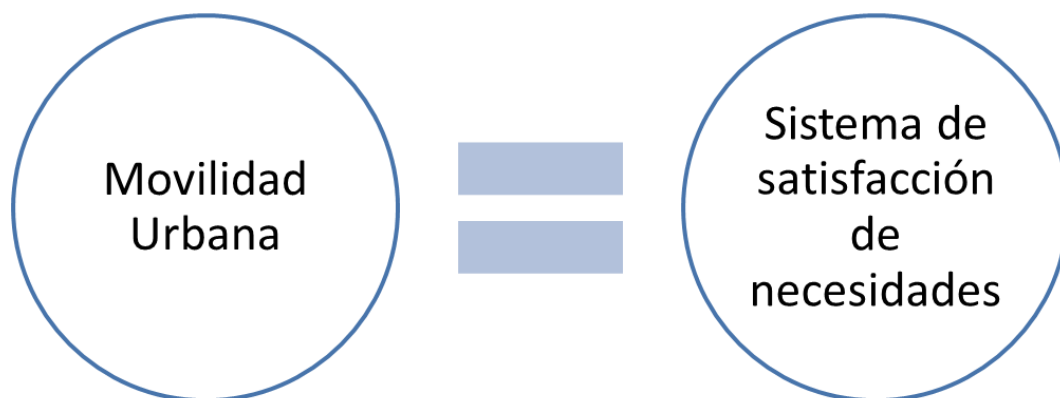


Figura 1. Movilidad como sistema. Fuente: Banco de desarrollo de América Latina CAF, 2013.

La movilidad tiene que ver además, con una serie de acciones relacionadas con el establecimiento de políticas asociadas a Infraestructura, Gestión de Tránsito, Seguridad Vial e Inversiones.

“Dime como te transportas y te diré que tan productiva es tu ciudad y cuál es la calidad de vida de sus habitantes” (Banco de desarrollo de America Latina CAF, 2013).

De otro lado, la perspectiva de análisis e interpretación de las ciudades bajo la óptica de los imaginarios urbanos, es algo que se ha venido desarrollando durante años recientes, diferentes trabajos han sido adelantados en las más importantes ciudades de América latina e Iberoamérica por el investigador colombiano Armando Silva. La forma de indagar a las ciudades y a sus habitantes, ha puesto en discusión la manera de construirse lo urbano desde la óptica de los ciudadanos, ya que es posible acercarse a los imaginarios de las ciudades a partir de las prácticas observadas en las personas que viven en ellas.

Para el tema de estudio que nos ocupa de “la Movilidad”, tendremos que decir que no siempre los medios para movilizarse utilizados repercuten en mejores condiciones de movilidad; aquello visibilizado como la mejor opción de movilidad representa tal alternativa para el ciudadano de a pie. (Acosta Barajas, 2012).

Pereira como ciudad en evolución y desarrollo, no podía ser ajena a esta condición, por ende; ha debido asumir el desafío de proveer las vías y los medios de transporte suficiente y necesario, no solo para los nacidos en este territorio, sino para quienes en busca de oportunidades han llegado de otras regiones del país anhelando un porvenir más promisorio. Ahora se puede decir que pereiranos y foráneos, son responsables del problema, pero también son parte de la solución.

Es por esto que desde “Pereira Imaginada 2009 (Maestría en Comunicación Educativa, UTP)” se pretende no solo entender la ciudad, sino comprenderla en materia de movilidad, conociendo de qué manera los imaginarios urbanos han influenciado en los comportamientos ciudadanos.

Pereira Imaginada (Maestría en Comunicación Educativa, UTP) hace parte del macro proyecto “Ciudades Imaginadas”, una iniciativa para América Latina, pero extendida hoy a otras ciudades Europeas y de los Estados Unidos. Como creador, está el investigador colombiano Armando Silva Téllez, quien desde los años ochenta viene proponiendo un concepto de Imaginario urbano de la construcción de realidades por los ciudadanos contemporáneos. Dicho término trasciende el significado dado a los Imaginarios en la tradición filosófica, sociológica y antropológica que por su parte, lo definen oponiéndolo a la realidad. Tal dicotomía está ausente en la idea de los

imaginarios urbanos; lo real, la realidad y los imaginarios, se funden en uno solo, desapareciendo los límites precisos entre ellos, pues los imaginarios se incorporan a nuestros pensamientos como modos de visión colectiva y de esta manera provienen las prácticas urbanas desencadenantes. Desde esta concepción, se enmarca una metodología investigativa y creativa usada en diferentes países y en distintas, todo con el fin de acercarnos a sus imaginarios. (Bedoya & Silva, 2011).

En las ciudades el concepto de movilidad se entiende como la manera que tienen los individuos de mirar su realidad socioeconómica y espacial, pensando en su estrato social, sexo y género. Lo anterior quiere decir que la movilidad viene siendo algo mucho más amplio que el término “transporte” el cual se reduce a una oferta y a una demanda que se ve reflejada en una relación entre infraestructura y medios de transporte. Por un lado está el número de desplazamientos de personas por día, pero esta consideración tan limitada del tema no ha permitido ver claramente problemas tan serios como la accesibilidad, la movilidad o inmovilidad de estratos bajos y de grupos vulnerables por la edad o por el género.

Centrar la atención en la movilidad y no en el transporte, le brinda mayor importancia a la persona, a su entorno y no solamente a sus desplazamientos. Lo anterior permite tener en cuenta de manera especial a los habitantes de escasos recursos, quienes a pesar de ser mayoría en las ciudades de países en desarrollo, nunca han sido considerados en las decisiones e investigaciones relacionadas con transporte urbano; en consecuencia, se ha dejado de lado el transporte colectivo y el alternativo, privilegiando el mejoramiento de las condiciones de quienes se desplazan en automóvil particular, todo esto a pesar de ser los primeros más significativos en cuanto a la

cantidad de desplazamientos, tal y como suele suceder en las ciudades de países en desarrollo.

Atender las necesidades de accesibilidad y movilidad del ciudadano, sin atender sus desplazamientos, nos lleva a comprender cómo se han dado grandes transformaciones en la sociedad y cómo las ciudades en desarrollo inducen grandes modificaciones en las condiciones de vida de las clases menos favorecidas. (Montezuma, 2003)

El proceso de desarrollo trae en sí mismo la conformación de concentraciones urbanas, muchas veces acompañado de un crecimiento económico. Las ciudades se van volviendo atractivas porque suponen innovación tecnológica, expansión de mercados, más y mejores empleos, oportunidades de acceso a la educación y a la cultura para quienes la habitan.

La continua ampliación de los tejidos urbanos, tanto en extensión territorial como en densidad poblacional, produce una demanda creciente de infraestructura social que es capaz de atender necesidades comunes tales como: redes de distribución de agua, saneamiento, energía, necesidades de vivienda, educación y salud.

En este sentido, la disponibilidad de una adecuada infraestructura de transporte urbano que permita movilizar a las personas y bienes de una manera digna, oportuna, confiable y económica, es uno de los factores que integra aquel conjunto de necesidades básicas comunes; de manera especial en ciudades de países en desarrollo.

El aumento de la motorización y el incremento del uso del automóvil particular, plantea dificultades generalizadas en materia de congestión vial, así como importantes

costos sociales en temas ambientales y de accidentalidad. Lo anterior genera complejos dilemas a las autoridades en el proceso de asignación de prioridades, al igual que genera dilemas en cuanto al tema de inversiones en infraestructura de movilidad urbana. (Lupano & Sanchez, 2009).

Cuando Montezuma (Montezuma, 2003) habla de que atender las necesidades de accesibilidad y movilidad del ciudadano induce a grandes modificaciones en las condiciones de vida de las clases menos favorecidas, está en concordancia con lo que plantea Luz Marina Hurtado, quien en su tesis expresa que pensar la ciudad desde su desarrollo urbanístico, resulta sin lugar a dudas significativo para la instauración de nuevas políticas sociales y económicas en un plan de gobierno, sin embargo, desde tal perspectiva, el ejercicio de pensar la ciudad corre el riesgo de quedarse en el plano administrativo y dejar a un lado los intereses de quienes la habitan. Siendo de otro modo, a nivel de política pública o política ciudadana, este ejercicio compromete a pensar la ciudad en relación a los mecanismos que la conforman, a sus habitantes y a su entorno, lo que garantiza su construcción y crecimiento constante. (Hurtado Tabares, 2011).

Haciendo referencia a estos estudios previos, se pretende adelantar este proceso de investigación pero desde el enfoque de los Imaginaros Urbanos, identificando aquellos posibles índices en la producción social de los imaginarios acerca de la percepción que se tiene sobre la movilidad en la ciudad de Pereira y pudiendo determinar el modelo tríadico de encarnación resultante.

Estética del Procedimiento

En la investigación cualitativa existe un propósito central: convertir información en dato. En esta transformación se da un proceso constructivo que está mediado por el ejercicio intelectual que realiza el investigador, de tal manera que el proceso resultante de Análisis/Síntesis de información en la investigación cualitativa, no pretende constituirse en una práctica que valide las teorías de la correspondencia, sino más bien en un ejercicio cognitivo que tiene como propósito reconstruir y/o construir relaciones emergentes en el fenómeno estudiado. (Bedoya, 2014)

Definido el objeto de estudio, se debe dar un acercamiento al tema, si bien el enfoque cualitativo es inductivo, es necesario conocer en detalle y en profundidad el contexto. Siendo el objeto de estudio la Movilidad en Pereira y las percepciones que tuvieron los ciudadanos acerca de ella en el año 2009, debemos saber cuáles fueron los principales acontecimientos, qué tipo de decisiones se tomaron desde los entes gubernamentales y la administración municipal, al igual que se deben conocer otros aspectos de interés para la investigación y cómo fueron registrados en los medios locales de comunicación. Todos los elementos nombrados con anterioridad son enunciativos y constituyen el punto de partida de la investigación, a diferencia de la investigación cuantitativa, la cual pretende con toda esta información acotar o precisar el problema u objeto de estudio.

“Un planteamiento cualitativo es cómo entrar a un laberinto, sabemos dónde comenzamos, pero no donde habremos de terminar. Entramos con convicción, pero sin un “mapa” preciso”. (williams, Tutty, & Grinnell, 2005)

De aquí la conveniencia de revisar los trabajos previos con el fin de que contribuyan a la construcción del planteamiento, incluso con el fin de que ayuden a elaborar una perspectiva teórica, teniendo cuidado de desprenderse de ella y de solo mantenerlos como referencia.

Dejar de lado “el pasado” es algo ingenuo e irreal, pues como mencionan (williams, Tutty, & Grinnell, 2005) siempre comenzamos una investigación con ciertas experiencias, ideas y opiniones sobre el problema a estudiar, lo cual es el resultado de nuestra propia historia de vida. Desde luego, tratamos de hacer a un lado - en la medida de lo posible – nuestras opiniones sobre cómo se relacionan los conceptos, de igual forma nos mantenemos abiertos a nuevos conceptos y a las relaciones que emerjan entre ellos.

Dicho lo anterior, se debe entrar en materia acordando la validez del siguiente enunciado: Todo aquello que está presente en la mente en cualquier momento o en cualquier forma, e incluso que podría llegar a estarlo, se le puede definir como “Fenómeno Objeto de Estudio” (Restrepo, 2010), este es precisamente el punto de partida de Peirce para establecer unos cuantos conceptos que dan cuenta de la constitución del ser.

Este método, la fenomenología, que según Peirce es la primera tarea de la filosofía, es una ciencia dedicada al análisis de todas las experiencias posibles. Existen fenómenos internos que dependen de nuestros pensamientos y percepciones. Los cuales son reales en el sentido de que es real lo que pensamos. (Restrepo, 1990).

Así mismo, la percepción que se tiene frente a la movilidad en Pereira, pasa por las experiencias individuales que cada ciudadano logre vivir en su cotidianidad, en una ciudad intermedia que crece desordenadamente y en la que se hace difícil el desplazamiento. Las vías, la mala o inexistente señalización, entre otras causas, afectan la movilidad tanto para peatones como para quienes hacen uso de vehículos motorizados.

De Pereira imaginada 2009 (Maestría en Comunicación Educativa, UTP), se obtuvo la siguiente gráfica que se interpretó como:

Mejor bus y moto, que megabús. El vehículo particular entre la necesidad y el lujo.

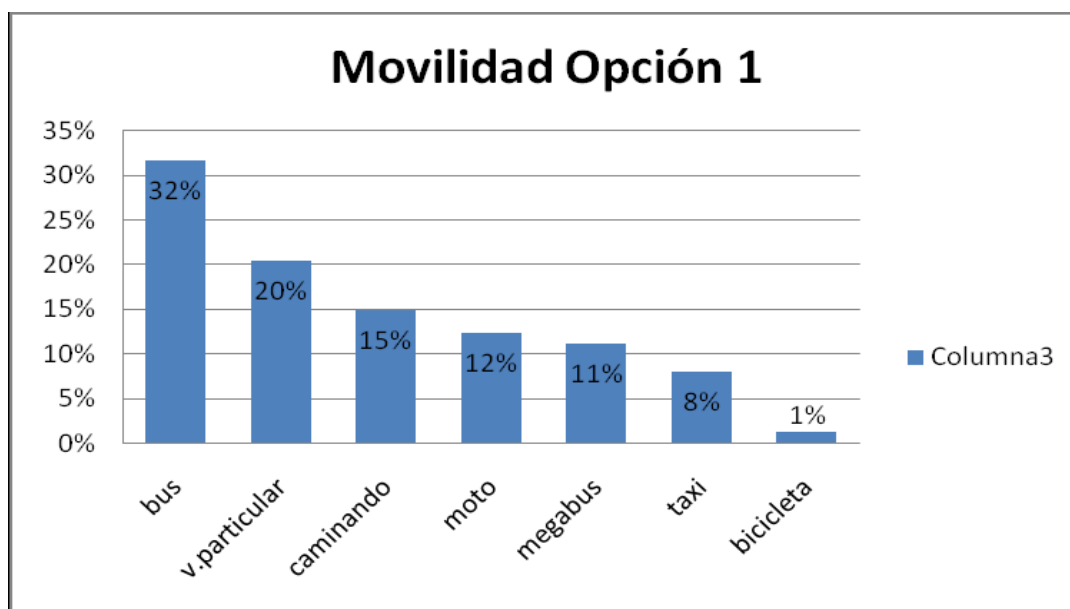


Figura 2. Movilidad Opciones. Fuente: Pereira Imaginada 2009 (Maestría en Comunicación Educativa, UTP).

A la luz del análisis fenomenológico de las categorías fundamentales del ser, las cuales son expuestas por Peirce, el macro proyecto Pereira Imaginada (Maestría en

Comunicación Educativa, UTP), se ocupó de estudiar las percepciones ciudadanas en ciertos aspectos presentes en la ciudad, mediante la aplicación de un número importante de encuestas que generaron valiosos resultados, es así como nace la intención de analizar de manera especial la percepción de la movilidad y para esto, se pretende contrastar con la realidad a través de la consulta de fuentes secundarias (Prensa escrita en el año 2009).

De esta manera, el grupo de investigación “Comunicación y Ciudad” adscrito a la Facultad de Educación de la Universidad Tecnológica de Pereira y liderado por la Dra. Olga Lucía Bedoya, acoge a algunos estudiantes de la Maestría en “Comunicación Educativa” los cuales trabajan como auxiliares de investigación y se dan a la tarea de identificar los posibles índices que sustentan el imaginario en cuanto a temas de movilidad en las producciones sociales, en la ciudad de Pereira en el marco del macro proyecto de Pereira imaginada (Maestría en Comunicación Educativa, UTP).

El proceso de construcción da inicio con la recolección y compilación de una extensa y confiable información, en especial de datos que circulan de manera oficial y periódica en publicaciones de la ciudad. También se elabora una recopilación de imágenes sobre la ciudad y sobre los ciudadanos, las cuales son publicadas en medios de comunicación, para el caso, en producciones sociales como en la prensa escrita, El Diario del Otún, para el año 2009.

Entendiendo que la información obtenida tiene un valor relativo, es importante aquella que logre una proyección numérica de más del 10 % de repetición sobre un tema, como también aquella información que muestre una baja cantidad de

apariciones, pues puede considerarse una información diciente en algunos casos; para ello, se tomó como referente a Armando Silva, que propone una guía que ayuda para comprender los fundamentos lógicos y para organizar la información estadística, reconociendo los imaginarios urbanos.

Dicha guía presenta la estructura temática que sigue una división lógica, haciendo referencia a un área de proyección ciudadana: La ciudad, los ciudadanos y las Otredades. A su vez, cada uno de estos elementos se comprende triádicamente: la ciudad se proyecta como cualidades, calificaciones y escenarios; los ciudadanos contienen las temporalidades, marcas y rutinas y las otredades urbanas se proyectan en ciudades cercanas, lejanas y anheladas. Como guía que acompaña el proceso y muestra el camino, la propuesta del Dr. Armando Silva, solo pretende orientar en relación con el “qué se debe hacer”, por lo tanto, es de competencia del investigador recorrer el camino. (Silva, 2004).

En ese sentido, se marca como una metodología del procedimiento el protocolo de análisis /síntesis de información cualitativa creado por la Dra. Olga Lucía Bedoya, pues en dicho protocolo logra hacer una analogía entre la conceptualización propuesta por Silva y la manera de hacer observable el objeto de estudio.

En el contexto de éste protocolo, resulta de vital importancia hacer distinción conceptual entre dos preguntas: ¿Qué es información? y ¿Qué es dato? Habrá que dejar claro que existe una relación de continuidad entre ambas acepciones en el marco de la práctica investigativa, esta conexión tiene que ver con que solo es posible construir el dato a partir de un proceso riguroso de recolección de información como

consecuencia de la aplicación de ciertos instrumentos previamente diseñados. Se puede establecer entonces que la información es lo que el fenómeno trae consigo, mientras que el dato es el resultado de la distinción y/o construcción de relaciones a partir del cruce entre información, metodología y teoría.

Claro está que no existe una única vía, sin embargo, es necesario protocolizar una estrategia que permita distinguir y/o construir relaciones emergentes en un fenómeno en proceso de análisis/síntesis de la información.

Para el caso que nos ocupa, la fuente primaria utilizada fue tomada de los resultados arrojados en el macro proyecto Pereira Imaginada 2009 (Maestría en Comunicación Educativa, UTP). Como fuente secundaria, por su parte, se definió el Diario del Otún en sus ediciones del año 2009 como “producción social”.

Tal información fue relevante para empezar a buscar respuesta al interrogante que sustenta la presente investigación: ¿Desde el modelo trídico de encarnación de imaginarios urbanos, cuáles son los índices presentes en las producciones sociales (Prensa escrita, Pereira cómo vamos) de los imaginarios, acerca de la percepción que se tiene sobre la movilidad en la ciudad de Pereira en el marco del Macro proyecto “Pereira Imaginada (Maestría en Comunicación Educativa, UTP)”?

La búsqueda a la respuesta de tal interrogante, nos condujo a plantearnos como objetivo general lo siguiente: “Identificar los posibles índices que sustentan el imaginario sobre la percepción en cuanto a movilidad en las producciones sociales en la ciudad de Pereira en el marco del macro proyecto de Pereira Imaginada en el 2009”

(Maestría en Comunicación Educativa, UTP). De acuerdo con lo anterior, también cabe aclarar que los objetivos específicos fueron los siguientes:

- Distinguir posibles cualidades que afirmen los índices de percepción en los imaginarios sobre la calidad de la movilidad en la ciudad de Pereira.
- Distinguir las posibles marcas ciudadanas que constituyen los índices de percepción en los imaginarios sobre movilidad.
- Determinar el modelo tríadico de encarnación¹ resultante a partir de los imaginarios de movilidad en la ciudad de Pereira.

Definidas y consultadas las fuentes de información, el proyecto Pereira Imaginada (Maestría en Comunicación Educativa, UTP) brindó un primer dato importante frente al tema que direcciona esta investigación. Se encontró respuesta al siguiente interrogante “¿Qué opción en cuanto a movilidad se usa en la ciudad?”. (Véase Figura 3).

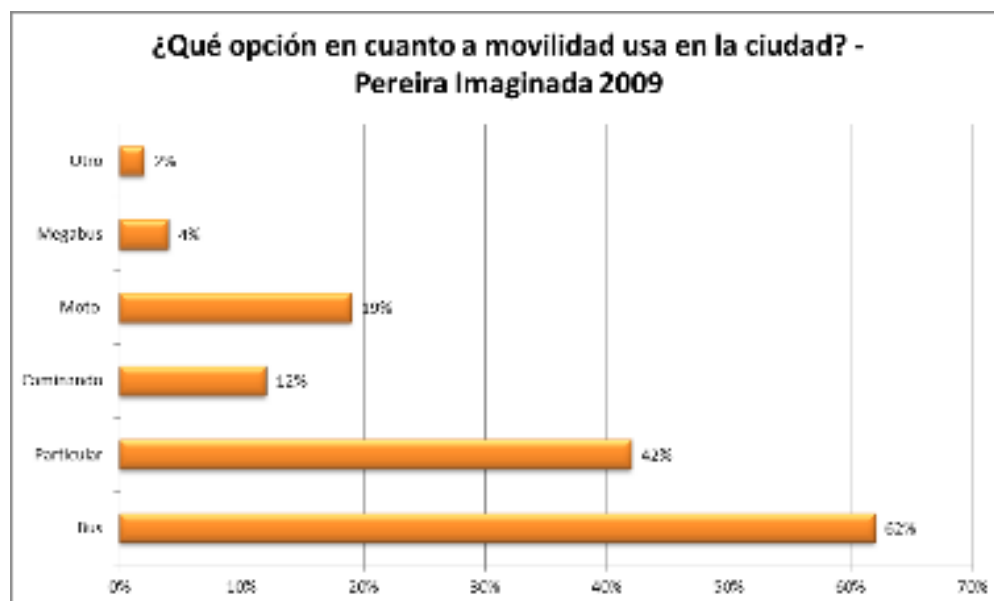


Figura 3. Pregunta base. Fuente: Proyecto Pereira Imaginada – 2009 (Maestría en Comunicación Educativa, UTP).

Desde la metodología de imaginarios urbanos de Armando Silva (2004), se enmarca lo siguiente:



Figura 4. Ubicación dentro de la Metodología de Imaginarios Urbanos de Armando Silva.
Fuente: Elaboración propia.

En el proceso de búsqueda de la información en El Diario del Otún, se encontraron 75 registros con noticias relacionadas.

Retrospectiva

La recolección de información se inicia realizando una revisión exhaustiva de los archivos existentes en El Diario del Otún del año 2009, esta información se recolectó en las hemerotecas del Banco de la República y de la Biblioteca Pública del Centro Cultural Lucy Tejada.

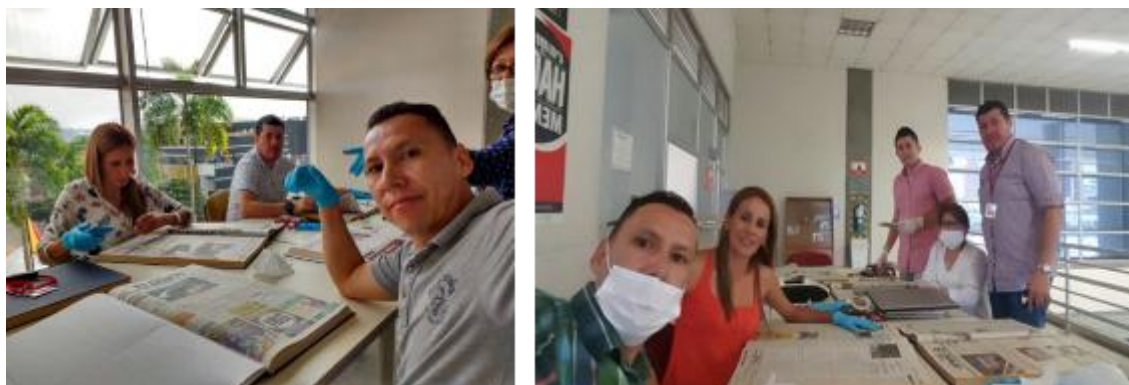


Figura 5. Equipo de estudiantes de Maestría en Comunicación Educativa, realizando la búsqueda de noticias por tema. Acompañados de la tutora Olga Lucía Bedoya. Fuente: Propia.

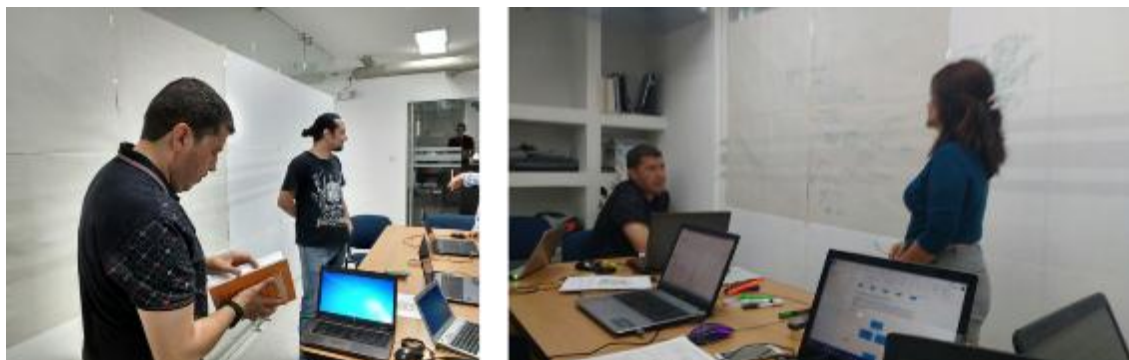


Figura 6. Equipo de estudiantes de Maestría en Comunicación Educativa, realizando la búsqueda de noticias por tema acompañados de la tutora Olga Lucía Bedoya. Fuente: Propia.

Después se procede a efectuar un registro fotográfico de las noticias relacionadas con movilidad en la ciudad de Pereira, mes a mes fueron leídas las publicaciones de cada uno de los días en búsqueda de información relevante.



Figura 7. Registro fotográfico de las noticias relacionadas con el tema principal. Fuente: Archivos del Diario del Otún, 2009.



Figura 8. Registro fotográfico de noticias de educación vial y tráfico. Fuente: Archivos del Diario del Otún, 2009.

Los criterios de selección de las noticitas, se dividieron de la siguiente manera:



Figura 9. Criterios de selección de las noticias. Fuente: Elaboración Propia.

En la Tabla 1 se muestra un ejemplo de noticia seleccionada por criterio directo e indirecto:

Tabla 1

Criterios de selección de las noticias

CRITERIO	TITULAR	DESARROLLO DE LA NOTICIA
DIRECTO	Arreglan Vía	En la calle 72 con carrera 26, se viene adelantando el trabajo de reposición de la vía, debido al deterioro que presentaba por el tráfico pesado que por allí transitaba durante la construcción del intercambiador del megabús. Esta obra es complementaria y se realizó como

		parte de los convenios establecidos por el consorcio Movitierra. La comunidad se muestra complacida por estas obras, las cuales mejoran la movilidad en el sector.
INDIRECTO	Las zonas azules cambian de cara	“Complementario a lo anterior, se está implementando una campaña de cultura ciudadana a través de talleres y piezas publicitarias, no solo al interior de la empresa sino también dirigida a la comunidad, sobre todo a los usuarios de las zonas azules, para que vean que el buen manejo de las mismas es un bien para la ciudad, pues así se está contribuyendo a la accesibilidad, a la movilidad y al orden vial”, concluyó Pablo Martínez.
DIRECTO	Las intransitables peatonales	<p>Estos espacios destinados para el libre tránsito de peatones cada vez se alejan más de su propósito; ante el caos, algunos habitantes proponen su desaparición.</p> <p>Cada vez son más los puestos informales que se establecen en las peatonales, que si por una parte solucionan de alguna manera el desempleo de algunas personas, también causan traumatismo en la movilidad de los</p>

		peatones que a diario circulan por estas vías.
INDIRECTO	Antes que suceda una tragedia	Vaya paradoja. La Administración Municipal y el nuevo Centro Comercial “Unicentro” se trenzan en una discusión sobre quién tiene la responsabilidad de colocar un puente peatonal en la Avenida 30 de Agosto, para facilitar el cruce de la congestionada vía a los peatones, cabe resaltar que en otros lugares igualmente peligrosos, estos elementos nadie los utiliza y se han convertido en un estorbo.
		Quién podrá dudar de las bondades de los puentes peatonales en calles y avenidas congestionadas, y de los peligros de atravesar estas vías sacándole el cuerpo a los vehículos y motos que por allí transitan a toda velocidad ¿Por qué entonces no utilizar estos elementos de seguridad que a altos costos han construido las distintas administraciones municipales?
		De todas maneras las autoridades municipales están obligadas a hacer algo antes de que la pereza y la temeridad de los peatones, así como la falta de atención de las autoridades, genere una tragedia en cualquiera de las vías

		rápidas de la ciudad, donde la cantidad de vehículos hace casi imposible el paso a pie de los ciudadanos.
--	--	---

Fuente: Elaboración propia.

Construcción del dato

A partir de las 75 noticias seleccionadas, se inicia la aplicación del “Protocolo de Análisis/ Síntesis de Investigación Cualitativa” (Bedoya, 2014); lo anterior por medio de la selección de elementos significativos. Se subrayan palabras clave, frases o párrafos relacionados con la pregunta de investigación y el tema de interés, que para este caso es la movilidad.

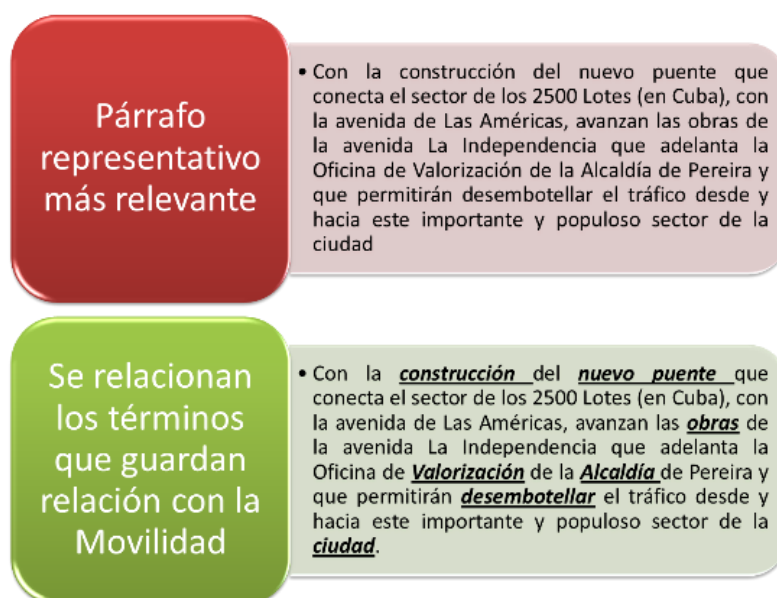


Figura 10. Ejemplo 1: Selección de los términos que guardan relación con "Movilidad". Fuente: Elaboración propia.

Del desarrollo de esta noticia registrada en Febrero, se determinan los párrafos más representativos, esto para seleccionar aquellas palabras que guardan estrecha relación con el tema de interés, en este caso las palabras fueron: construcción, nuevo puente, obras, valorización, alcaldía, desembotellar y ciudad.

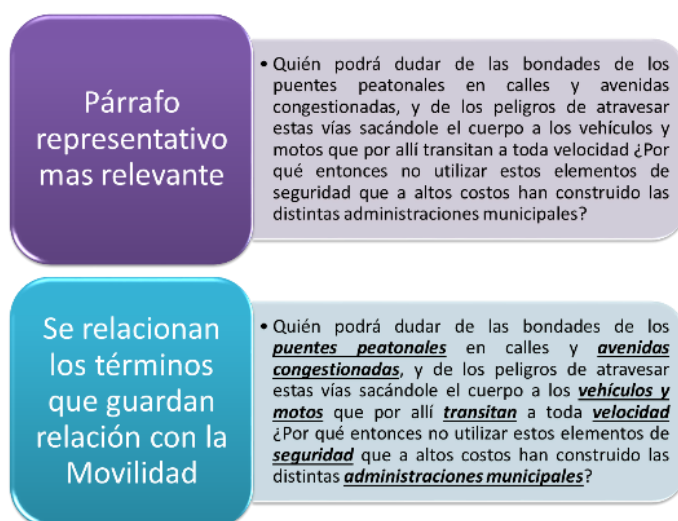


Figura 11. Ejemplo 2: Selección de los términos que guardan relación con "Movilidad". Fuente: Elaboración propia.

En el mes de junio se registró la noticia que se muestra en la ilustración anterior, el criterio de selección de las palabras es el que a juicio del investigador, aplican para identificar la relación que guardan con la movilidad.

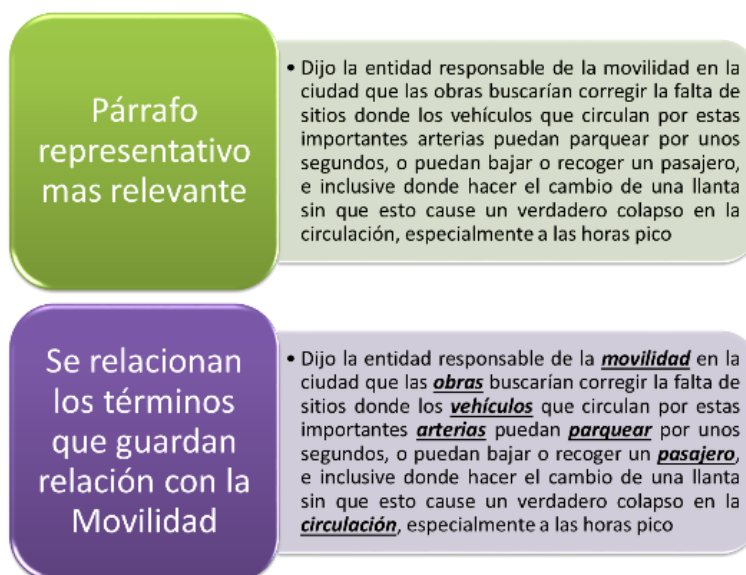


Figura 12. Ejemplo 3: Selección de los términos que guardan relación con "Movilidad". Fuente: Elaboración propia.

En la figura anterior se puede ver claramente que las palabras tales como: obras, vehículos, arterias (viales), parquear, pasajero y circulación, están íntimamente relacionadas con la movilidad, se puede observar también que con frecuencia se repiten las palabras en las distintas noticias desarrolladas y que forman parte integral del compendio de archivos recolectados.

Después de realizar el paso anterior para los 75 registros encontrados sobre movilidad en las publicaciones del Diario del Otún (Anexo A, cd adjunto), se procede a definir la palabra o término aglutinante. Es decir, un campo semántico fuerte que contenga los demás subrayados, donde se comparta un rasgo en común.

Una vez se tienen identificadas las palabras que guardan relación con la movilidad, se debe encontrar una palabra cuyo campo semántico logre abarcar de manera conceptual a las demás.

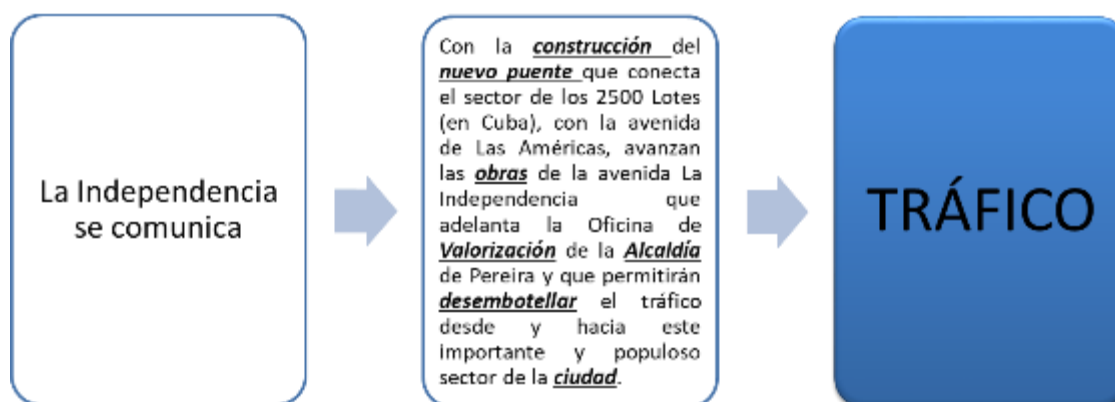


Figura 13. Definición del término aglutinante Tráfico, según “Protocolo de Análisis/ Síntesis de Investigación Cualitativa” de la Dra. Olga Lucía Bedoya. Fuente: Elaboración propia.

Puentes peatonales, avenidas congestionadas, vehículos, motos, transitan, velocidad y seguridad; son palabras que perfectamente pueden estar representadas dentro del término “Administraciones Municipales” puesto que son estas las que tienen injerencia y poder de decisión en el contexto que explica la noticia registrada en el mes de febrero.

“Antes que suceda una tragedia” fue una noticia que apareció en el mes de junio, la cual daba cuenta de las acciones que desde las Administraciones Municipales anteriores se vienen adelantando, todo con el fin de prevenir accidentes que deriven en lesiones, contusiones o que pudieran llegar a ser fatales.

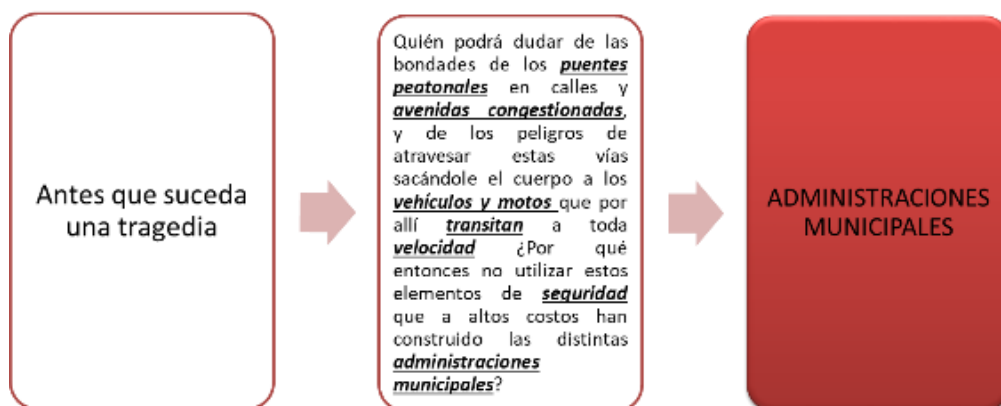


Figura 14. Definición del término aglutinante “Administraciones Municipales” según el “Protocolo de Análisis/Síntesis de Investigación Cualitativa” de la Dra. Olga Lucía Bedoya. Fuente: Elaboración propia.

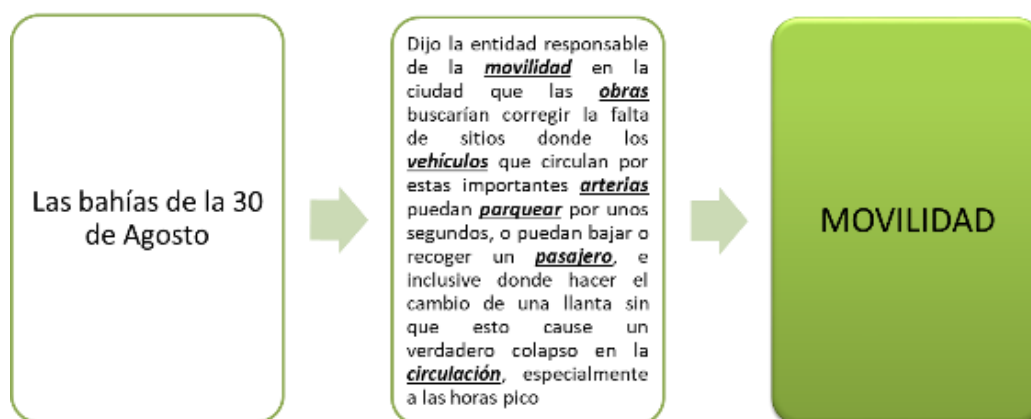


Figura 15. Definición del término aglutinante “Movilidad” según “Protocolo de Análisis/Síntesis de Investigación Cualitativa” de la Dra. Olga Lucía Bedoya. Fuente: Elaboración propia.

Para el ejemplo de la Figura 14, el término que contiene o encierra a los demás términos subrayados (obras, vehículos, arterias, parquear, circulación) y que representa la idea central de la noticia, es “Movilidad”.

El siguiente paso es agrupar elementos significativos o definir las relaciones entre las palabras subrayadas en el párrafo representativo de la noticia y el término aglutinante.

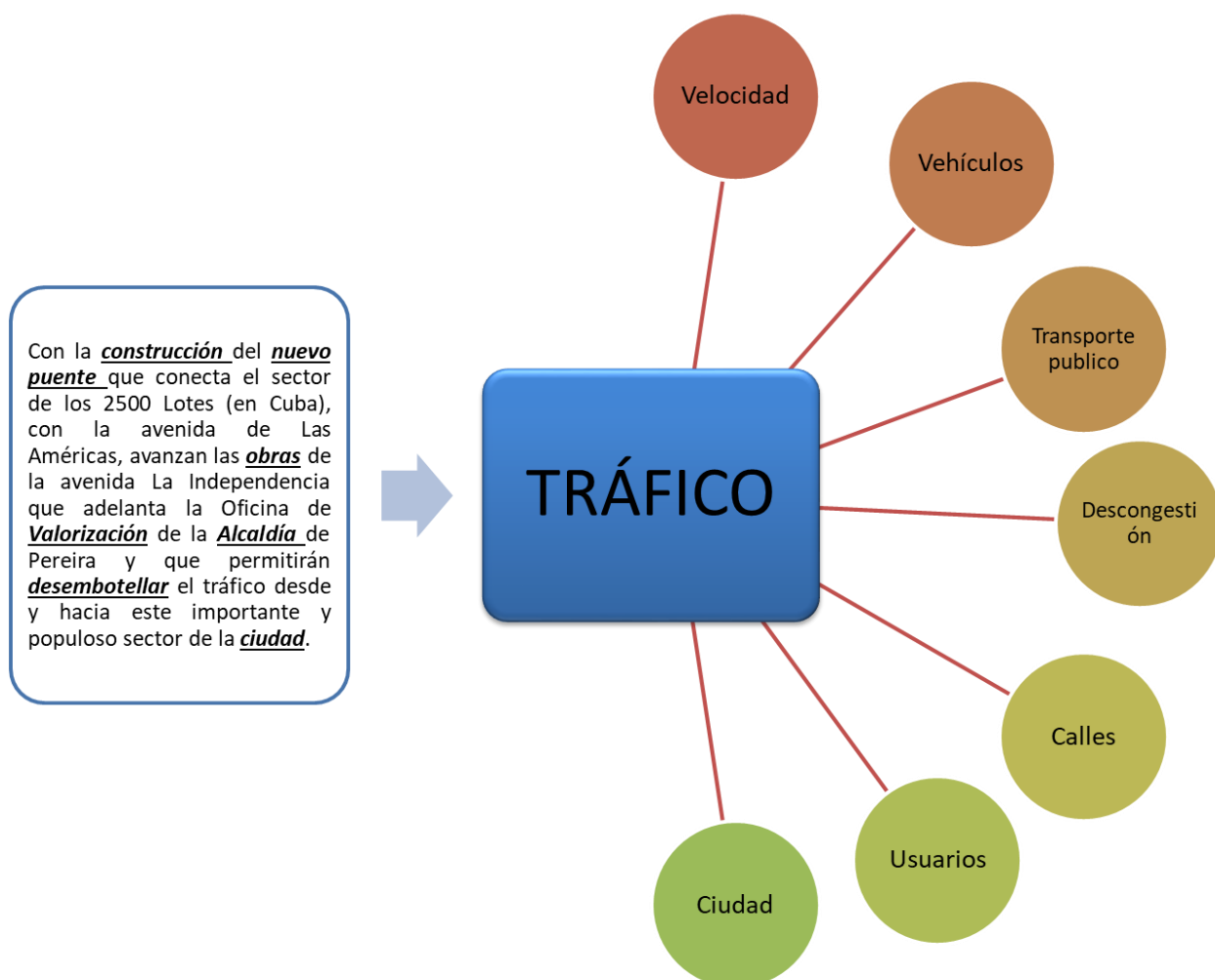


Figura 16. Definición de relaciones entre el término aglutinante “Tráfico” y las palabras presentes en el desarrollo de la noticia. Fuente: Elaboración propia.

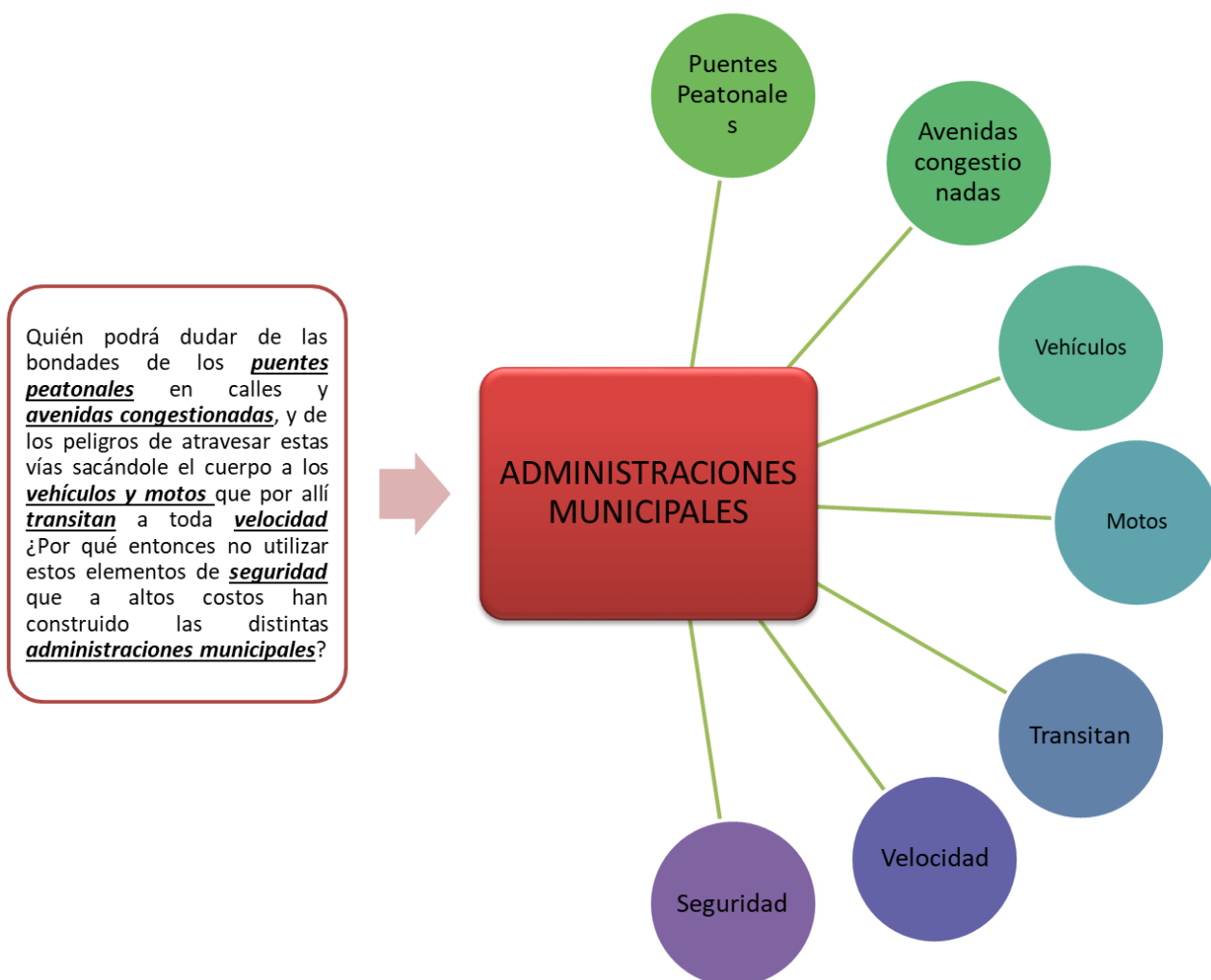


Figura 17. Definición de relaciones entre el término aglutinante “Administraciones Municipales” y las palabras presentes en el desarrollo de la noticia. Fuente: Elaboración propia.

En el desarrollo de la noticia cuyo titular es: “Antes que suceda una tragedia” registrada en el mes de junio del año 2009, se puede decir que el término “Administraciones Municipales” representa a las siguientes palabras: Puentes peatonales, Avenidas congestionadas, Vehículos, Motos, Transitan, Velocidad y Seguridad, quedando así establecidas las relaciones que llevan a definirlas como “Palabra Clave Aglutinante”.

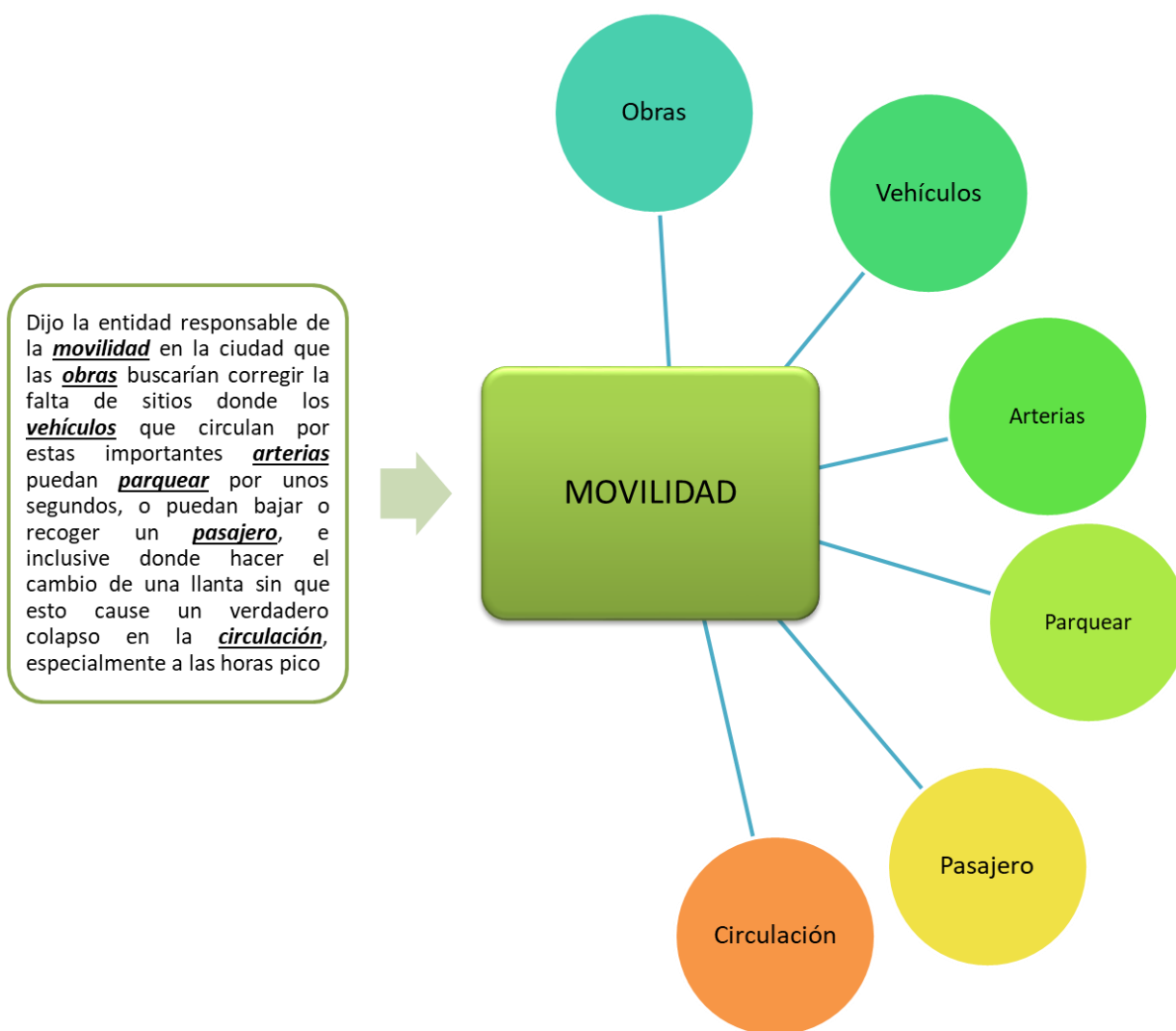


Figura 18. Definición de relaciones entre el término aglutinante “Movilidad” y las palabras presentes en el desarrollo de la noticia. Fuente: Elaboración propia.

En este caso se trata de una noticia registrada en el mes de julio del 2009 en el periódico El Diario de la ciudad de Pereira y cuyo titular fue: “Las bahías de la 30 de Agosto”, la Palabra Clave Aglutinante resulta ser “Movilidad”, ya que palabras tales como: obras, vehículos, arterias, parquear, pasajero y circulación, están presentes en el desarrollo de la noticia y tienen completa relación con el término “Movilidad”.

Este ejercicio llevó a establecer 37 Palabras Claves Aglutinantes: Accidentalidad, Accidente, Administración, Administraciones Municipales, Alcaldía, Área Metropolitana, Área Metropolitana Centro Occidente, Autoridad, Autoridades Municipales, Capital Risaraldense, Circulación, Ciudad, Civismo, Código Nacional de Tránsito, Conciencia Ciudadana, Cultura Ciudadana, Entidad Metropolitana, Estrategia Educativa, Excelente Solución, Habitantes, Instituto de Tránsito, Instituto Municipal de Tránsito, Integridad Física, Megabús, Ministro de Transporte, Movilidad, Norma de Tránsito, Normas, Normas de Tránsito, Obra, Pico y Placa, Tráfico, Tráfico Urbano, Tránsito, Transporte Público, Tranquilidad Ciudadana.

Después de surtir los pasos descritos en las Figuras 7, 8, 9, 10 y 11, se obtuvo como resultado lo siguiente:

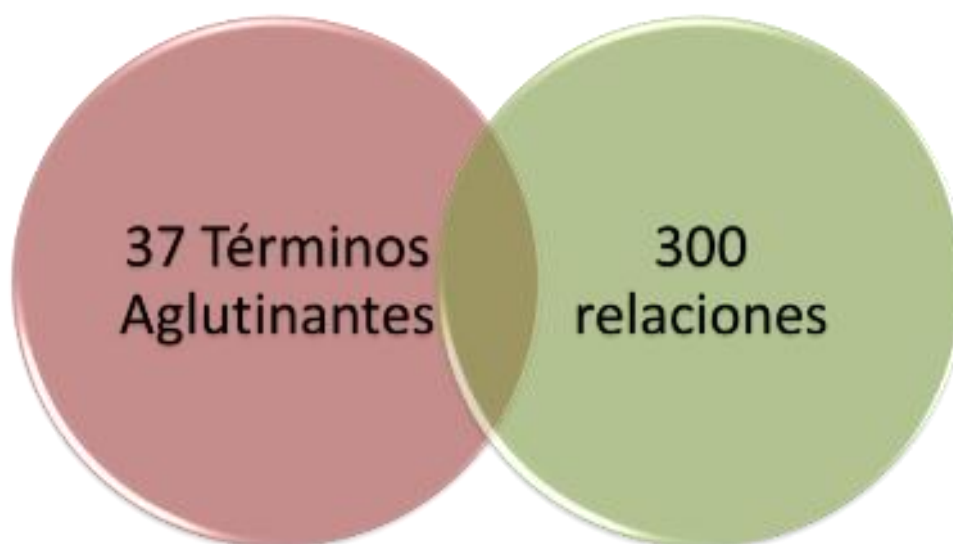


Figura 19. Términos aglutinantes. Fuente: Elaboración propia.

Entre los 37 términos aglutinantes, se identificaron unos conceptos mucho más amplios (Nodos) o algunos que por su parte, contenían a otros. Pasando a 9 Nodos.

A continuación se muestran algunos ejemplos de la manera como se llega a realizar el agrupamiento de las “Palabras Claves Aglutinantes” de acuerdo a la semejanza o a la afinidad existente entre ellas.

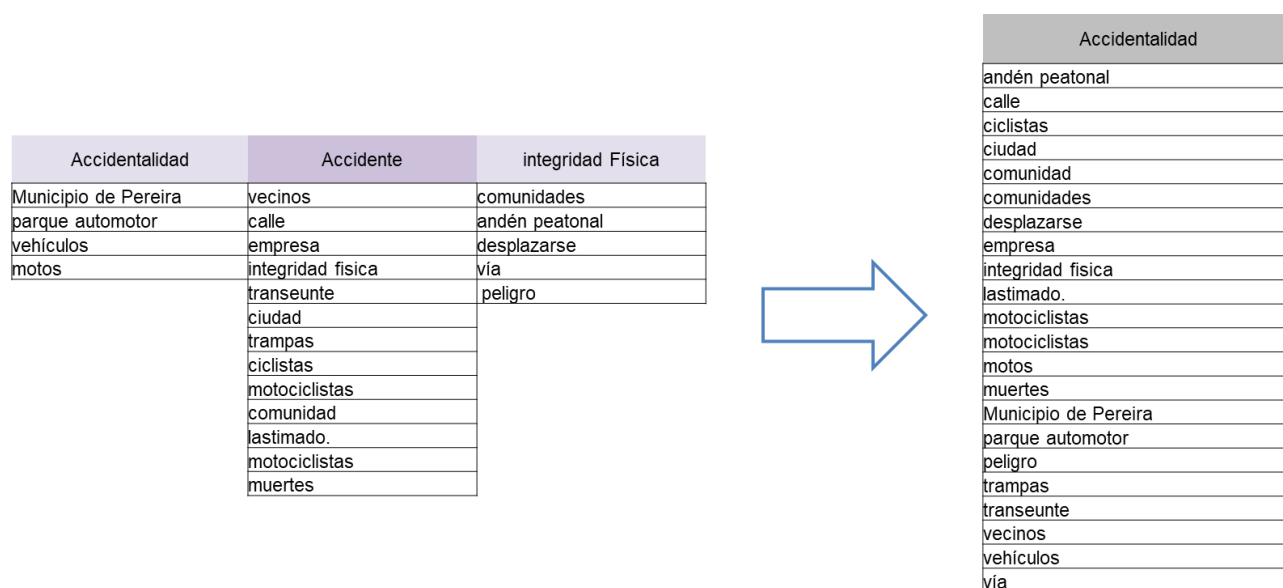


Figura 20. Definición de Accidentalidad como nodo o campo semántico. Fuente: Elaboración propia.

Las palabras Accidentalidad, Accidente e Integridad Física; están contenidas en la idea que se genera o transmite al lector de la noticia en el término “Accidentalidad”. Esta Palabra Clave Aglutinante y Agrupada, reúne las 22 relaciones que le aportan Accidentalidad, Accidente e Integridad Física.

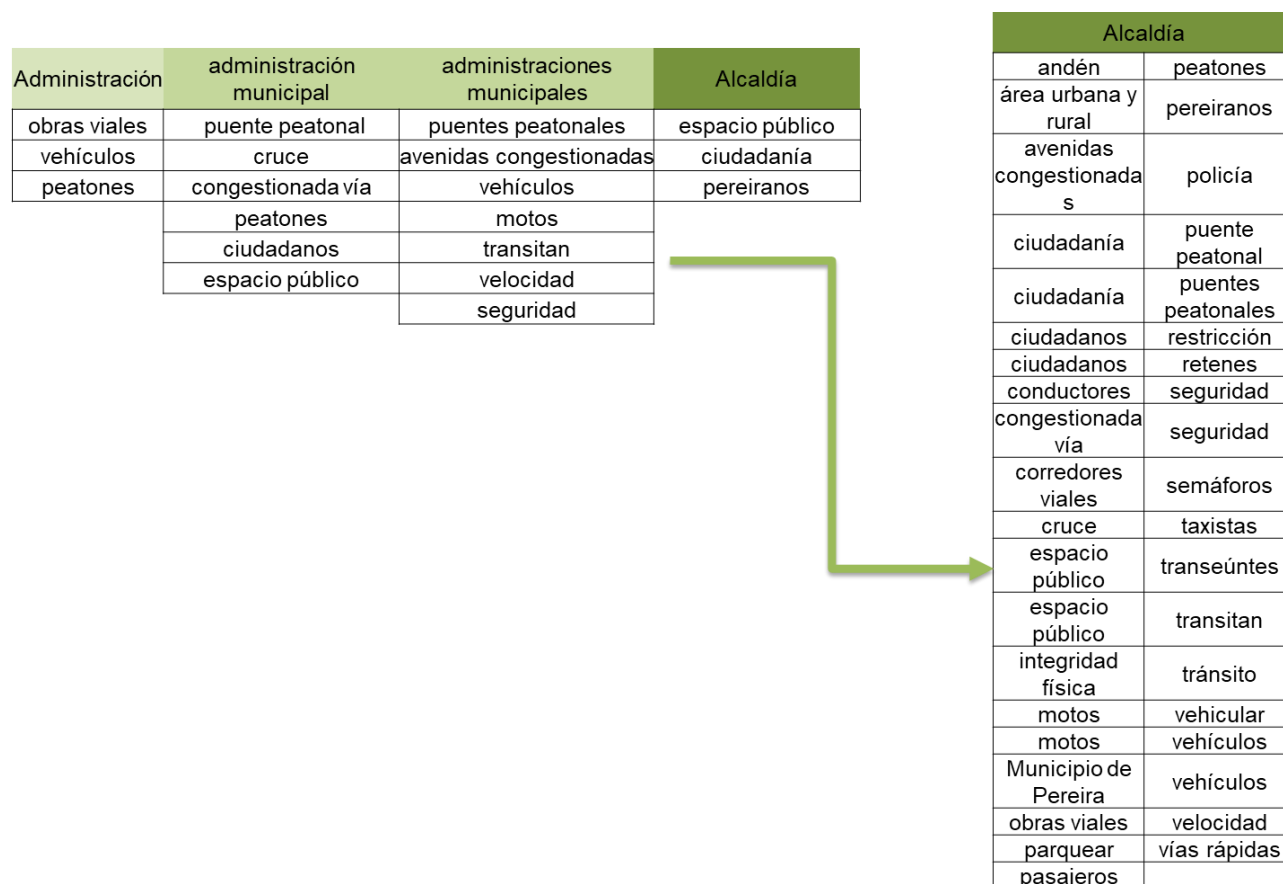


Figura 21. Definición Alcaldía como nodo o campo semántico. Fuente: Elaboración propia.

En el caso de la Palabra Clave Aglutinante Agrupada “Alcaldía”, se puede decir que reúne 4 Palabras Clave Aglutinantes: Administración, Administración Municipal, Administraciones Municipales y Alcaldía.

El número de “Palabras Claves Aglutinantes” que se agrupan en un nodo, depende más de la afinidad existente entre ellas, antes que a un criterio matemático de agrupamiento, teniendo como resultado nodos que contienen 3, 4 o 5 “Palabras Claves Aglutinantes”.

A continuación, en la Figura 22, se puede observar que: Pico y Placa, Tráfico, Tráfico Urbano y Tránsito, son “Palabras Claves Aglutinantes” que fueron subsumidas

en la Palabra Clave Aglutinante “Tráfico”. Las 34 relaciones aportadas por ellas, pasan a pertenecer al nodo que las agrupa, sin bien existen relaciones que están repetidas, estas se tienen en cuenta solo una vez.

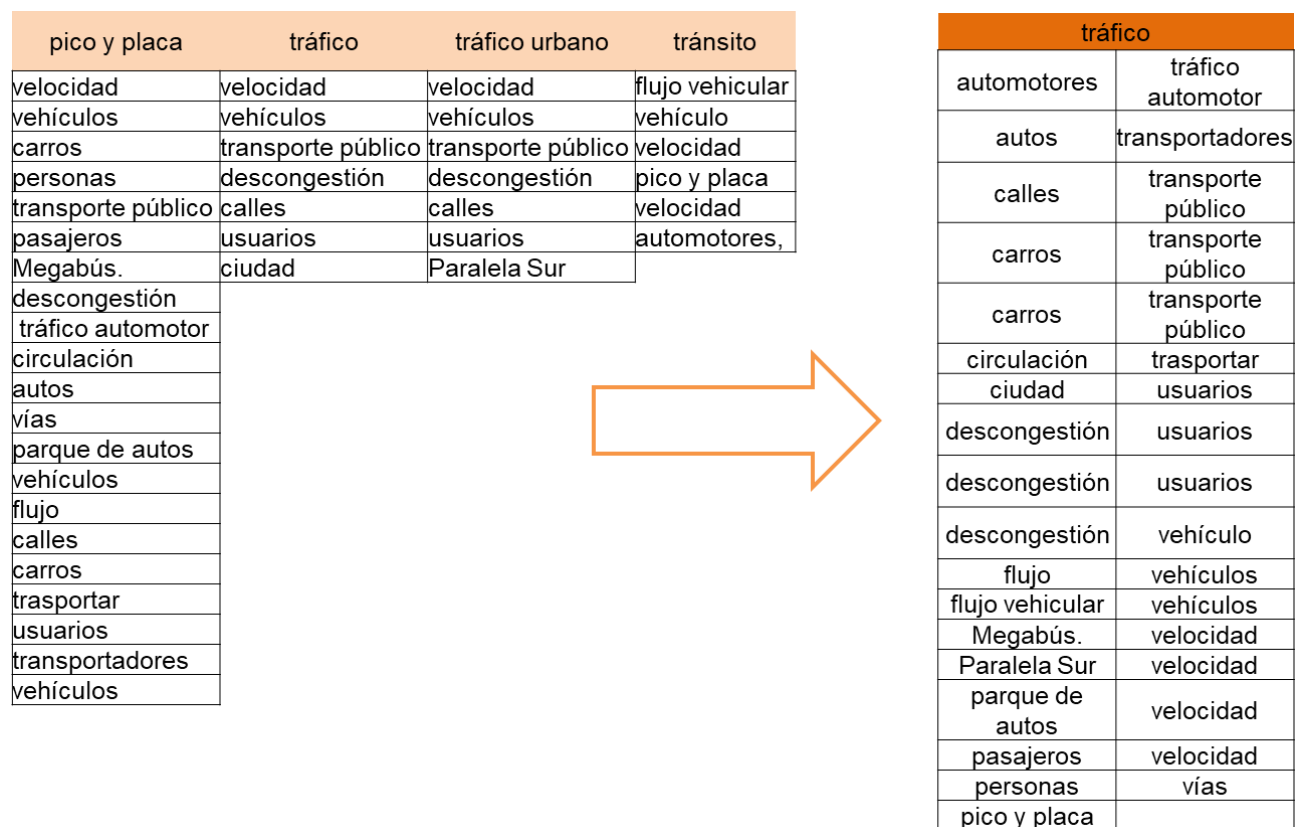


Figura 22. Definición de Tráfico como nodo o campo semántico. Fuente: Elaboración propia.

Las relaciones que resultan para cada uno de los 9 nodos, se procesan con el mismo criterio de campo semántico que incluye a otras. Para el nodo de “Accidentalidad” de 22 relaciones, se pasó a 5; como se muestra en la figura 23.

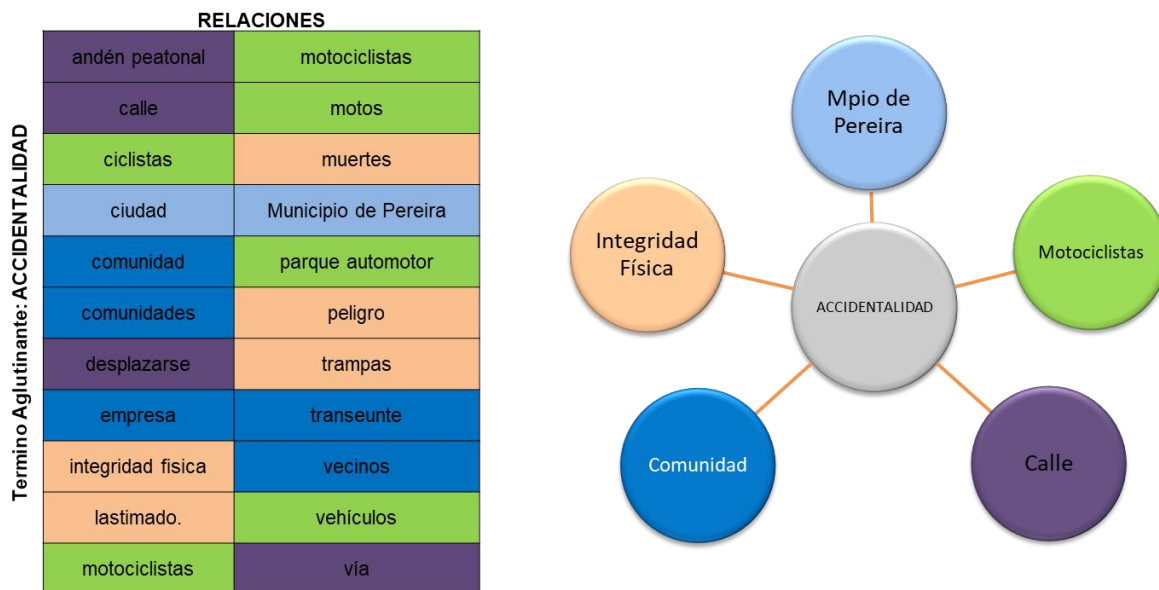


Figura 23. Agrupación de relaciones con rasgos comunes en Accidentalidad. Fuente: Elaboración propia

Aquí se debe analizar la semejanza existente entre términos y agruparlas, de esta manera se puede establecer aquel término aglutinante que las contiene.

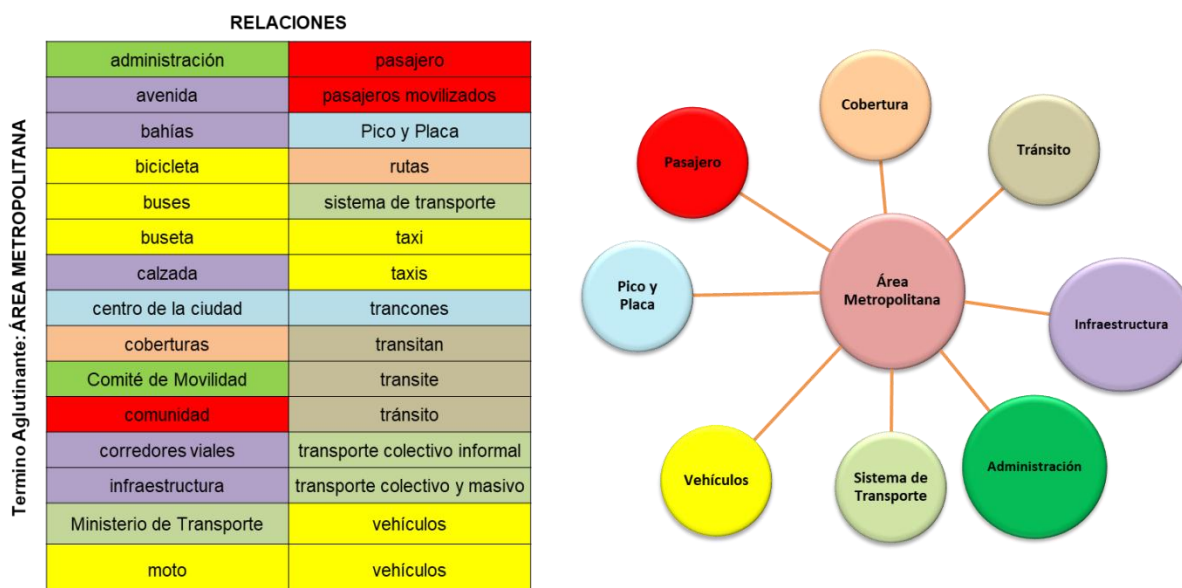


Figura 24. Agrupación de relaciones con rasgos comunes en Área Metropolitana. Fuente: Elaboración propia

De acuerdo con la Figura 24, “Área Metropolitana” queda finalmente relacionada con 8 términos. Después de haber definido 8 conjuntos de palabras representados en colores distintos, se escoge aquella palabra que como campo semántico aglutina a las demás; en ocasiones se tendrá la presencia de conjuntos unitarios, es por ejemplo el caso del color verde, donde se tiene el término “Administración”, pero esto no debe generar ninguna preocupación, de igual manera seguirá existiendo como relación en la palabra Aglutinante “Área Metropolitana”.

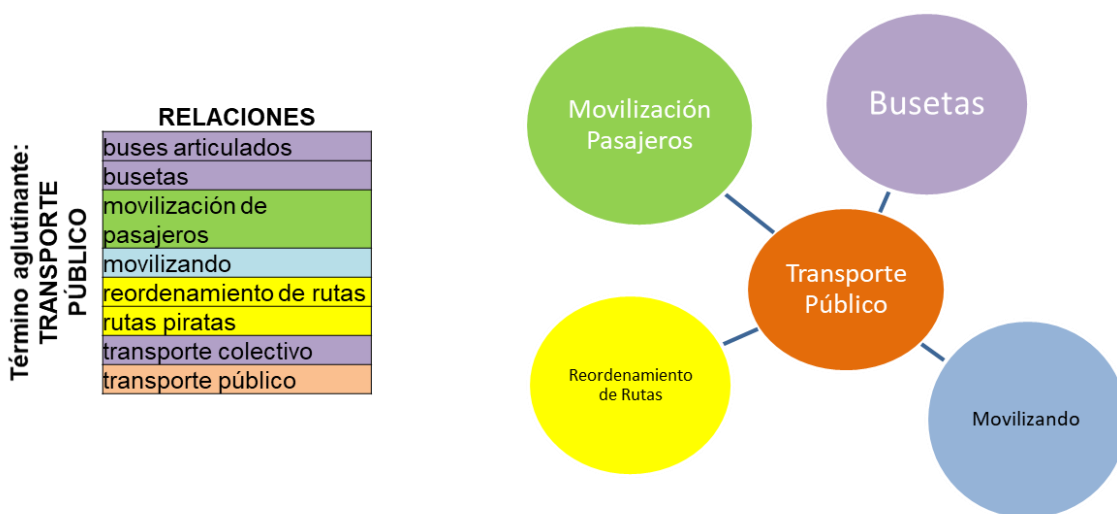


Figura 25. Agrupación de relaciones con rasgos comunes en Transporte Público. Fuente: Elaboración propia

“Transporte Público” como Palabra Clave Aglutinante, pasa de tener 8 relaciones a tener 4, tal y como se muestra en la Figura 25.

Después de tener 9 nodos con sus relaciones, se determina qué agrupaciones pueden contener a otras, o si por su parte, son categorías distintas, como se puede observar en la secuencia fotográfica que se expone más adelante.

Cabe aclarar que se procede a realizar una lectura panorámica de las 9 gráficas, de manera que se pueda identificar si existen palabras que se repiten en los diferentes nodos, o si por otro lado, existen términos que sin ser iguales, guardan grandes similitudes con otros.

A esas palabras que cumplen con esta característica, se les asigna un número, comenzando desde el número 1 hasta identificar todos los grupos posibles, en este caso se alcanzaron a construir 11 grupos.



Figura 26. Impresión y numeración de relaciones. Fuente: Elaboración Propia.

En las fotografías anteriores se evidencia la parte del proceso que corresponde a la impresión de las “Palabras Clave Aglutinantes”, con aquellas relaciones que fueron arrojadas en el paso anterior. Seguidamente se observa a cada una de las 9 impresiones realizadas para enumerar los distintos “pétalos”, los cuales tienen cada

“Palabra Clave”. Lo anterior también se hace en las 8 impresiones restantes, vale la pena aclarar que lo que se busca, es tener enumeradas las relaciones que resultaron ser semejantes y que están presentes en otros gráficos de “Palabras Clave Aglutinante” impresos.

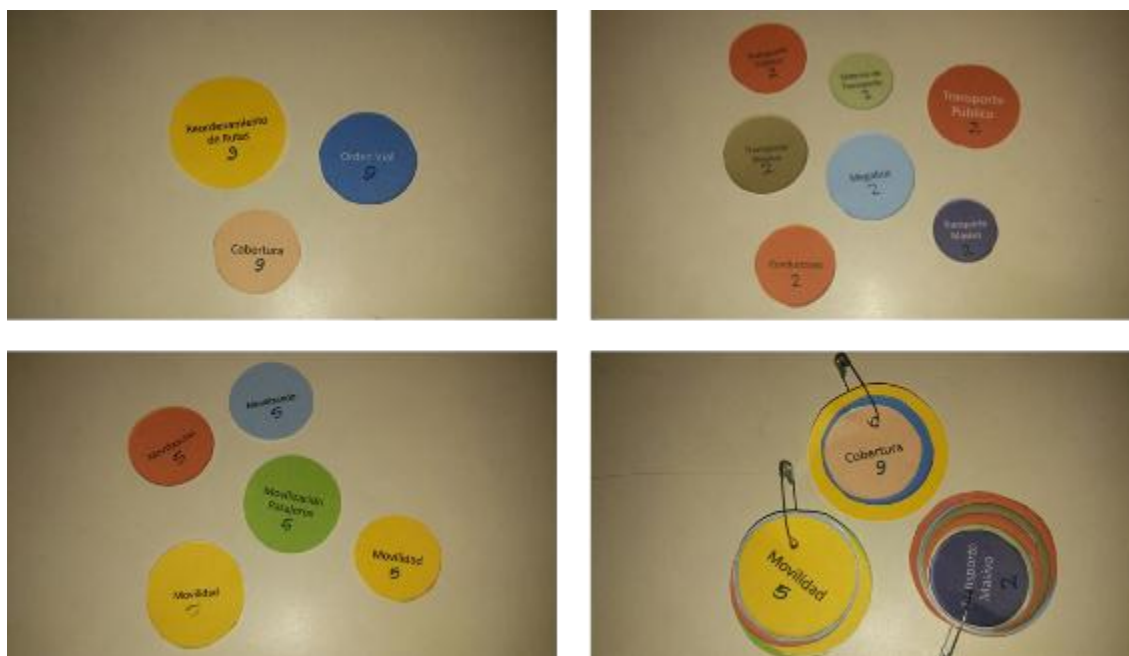


Figura 27. Secuencia fotográfica de la construcción de nodos. Fuente: Elaboración Propia.

Una vez enumerados los 11 grupos, se deben reunir. Para cumplir con lo anterior, se realizó la separación de los nodos, recortándolos de los gráficos que se tenían impresos y posteriormente reuniéndolos de acuerdo al número. Todos los número 1, todos los número 2, todos los número 3 y así sucesivamente, con todos los 11 grupos resultantes.

En este punto, el propósito de la aplicación del protocolo Análisis/Síntesis, es reunir las agrupaciones que tienen afinidad, de manera que se pueda describir un aspecto

relacionado con “La movilidad”. Surtida la acción anterior, se identifica un campo semántico que las pueda albergar, obteniéndose lo siguiente:

De las 11 agrupaciones resultantes se observa que, tanto “Sistema de Transporte” como “Cobertura” y “Movilidad”, tienen mucho que ver con la manera como el ciudadano puede desplazarse por la ciudad, por esta razón, el campo semántico que las cubre es la “Movilidad”. Véase la Figura 28.



Figura 28. Agrupación Movilidad. Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, el campo semántico “Seguridad Vial” cobija las agrupaciones “Vehículo, Tráfico y Accidentalidad”

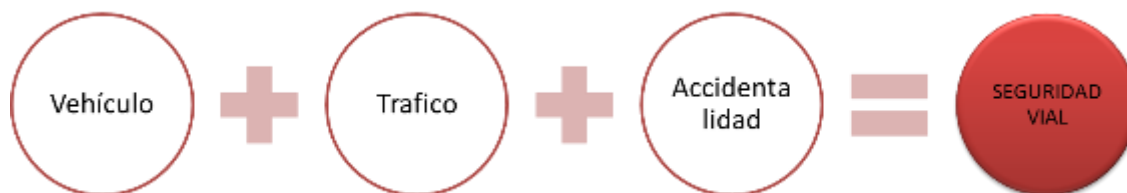


Figura 29. Agrupación Seguridad Vial. Fuente: Elaboración propia.

También cabe mencionar que “Infraestructura urbana” brinda cobertura como campo semántico a las siguientes agrupaciones: “Infraestructura, Espacio público y accidentalidad”. Tal y como se puede observar en la Figura 30.



Figura 30. Agrupación Infraestructura Urbana. Fuente: Elaboración propia.

Las dos agrupaciones restantes, “Cultura ciudadana” y “Ciudadano”, tienen espacio dentro del campo semántico “Cultura Ciudadana”. Tal y como lo afirma la Figura 31.



Figura 31. Agrupación Cultura Ciudadana. Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, las 11 nuevas agrupaciones que se obtuvieron, se subsumen en cuatro: Movilidad, Seguridad Vial, Infraestructura Urbana y Cultura Ciudadana.

Estos resultados, vistos a la luz de la Metodología de Imaginarios Urbanos propuesta por (Armando Silva, 2004), quedan establecidos como se muestra a continuación:

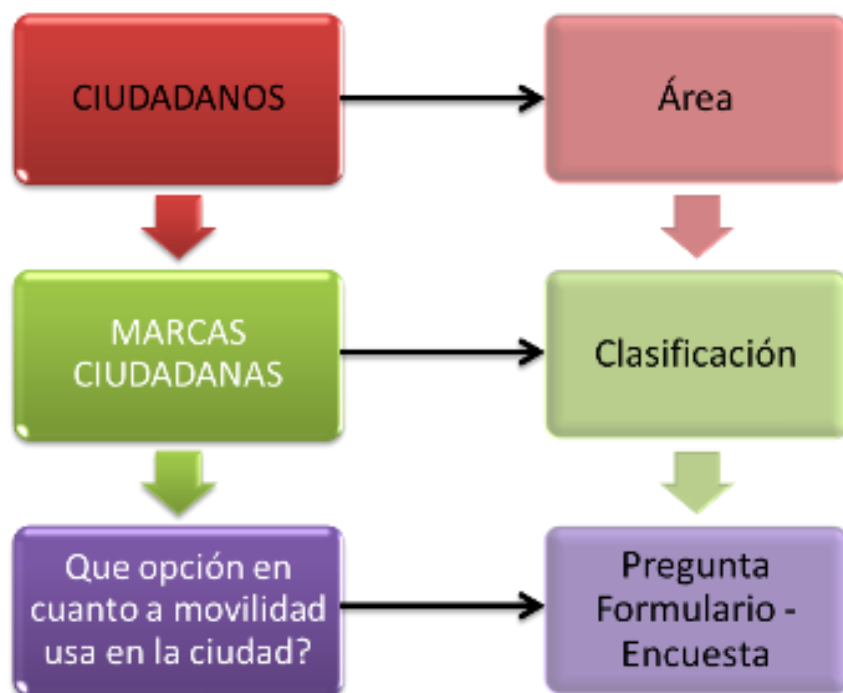


Figura 32. Ubicación dentro de la Metodología de Imaginarios Urbanos de Armando Silva. Fuente: Elaboración propia

En este mismo horizonte, la división tria de los Imaginarios Urbanos por analogía al modelo fenomenológico, la componen: Ciudad, Ciudadano y Otredades. En la primera, se agrupan las referencias a la ciudad en su sentido físico e histórico, por tanto, allí se proponen distintas descripciones sobre esos espacios materiales que subdividimos en otras tres partes: Cualidades Urbanas, Calificaciones Urbanas y Escenarios Urbanos.

En el segundo elemento de la triada de los Imaginarios Urbanos, están los Ciudadanos; cabe destacar que ya no se sigue a la ciudad, sino a los ciudadanos mismos y a sus modos de construir sus realidades urbanas, donde la preocupación se centra en las maneras como las imaginaciones grupales edifican mundos urbanos desde deseos colectivos. Se pasa entonces de la ciudad hacia los ciudadanos, quienes son creadores de la realidad social; es así como se caracteriza la actividad ciudadana

como constructora de sus culturas urbanas: Temporalidades ciudadanas, Marcas Ciudadanas y Rutinas Ciudadanas. (Silva, 2004)

Bajo estos presupuestos, el siguiente apartado da cuenta de la relación establecida entre el dato y los lentes teóricos, teniendo en cuenta lo que se construyó en este proyecto de investigación.

Primera aproximación

Como hemos dicho antes, la comprensión del ciudadano desde lo urbano, interrelaciona tres factores: la ciudad, los ciudadanos y las otredades. A su vez, cada uno de estos factores se comprenden tríadicamente: la ciudad está conformada por: cualidades, calificaciones y escenarios, los ciudadanos está conformado por: temporalidades, marcas y rutinas. Por último, las otredades urbanas está conformada por: ciudades cercanas, ciudades lejanas y ciudades anheladas; a partir de este punto se emprende la aproximación al dato.

En ciudades como Pereira, la movilidad está condicionada por una serie de factores de carácter histórico, económico, político y social. A continuación se destacan los siguientes elementos como condicionantes principales de la movilidad.

- Ciudad: Cualidades Urbanas: Infraestructura Urbana.
- Ciudad: Calificaciones Urbanas: Seguridad Vial.
- Ciudadanos: Marcas Ciudadanas: Cultura Ciudadana.
- Ciudadanos: Marcas Ciudadanas: Movilidad.
- Desarticulación entre lo urbano y el sistema de movilidad.
- Crecimiento Urbano acelerado.

- Segregación socioeconómica.

De acuerdo con Armando Silva, podemos afirmar que la infraestructura urbana y la seguridad vial, hacen parte del área de ciudad, estando presentes como cualidades y calificaciones urbanas; por otro lado, el área de ciudadanos se establece como aquellas marcas manifestadas en la cultura ciudadana y la movilidad. (Véase Figura 33).

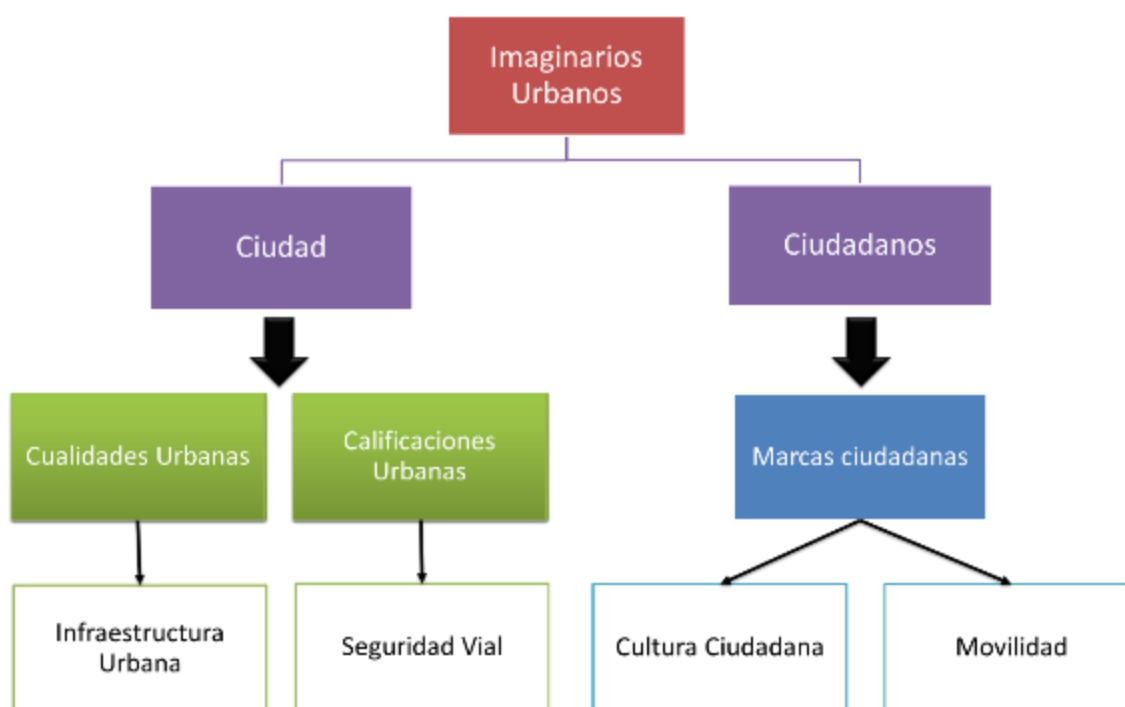


Figura 33. Aplicación de la metodología de imaginarios urbanos. Fuente: Elaboración Propia.

Discusión con autores

La Lógica triad de Peirce es “Como una arquitectura con cimientos profundos y firmes” (Restrepo, 1990), que se basa en tres conceptos escogidos deliberadamente. Existen tres modos de ser en el pensamiento, los cuales funcionan como categorías: La primeridad, la segundidad y la terceridad. La primeridad es una posibilidad. La segundidad son los hechos reales y la concreción. La terceridad implica una combinación, es decir, la idea que se genera.

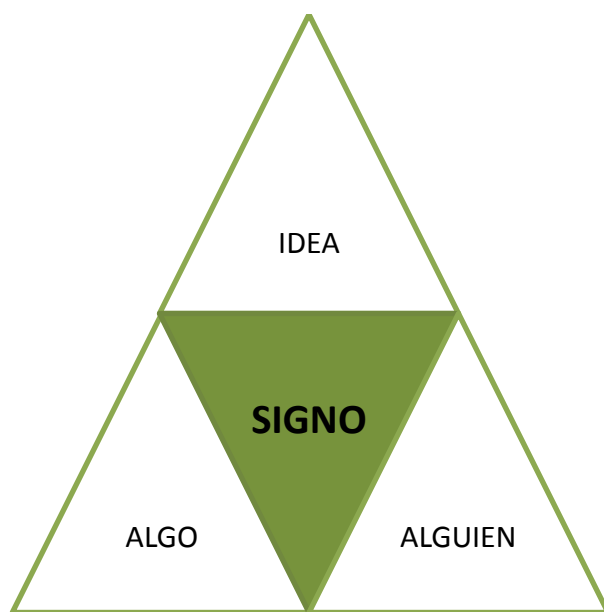


Figura 34. Lógica triad. Fuente: Elaboración Propia.

“Peirce demuestra ampliamente cómo cualquier otra relación poliádica, siempre puede reducirse a tres, sin embargo, cuando una relación es tríadica, cada una tiene características propias pero interdependientes, de tal manera que no es posible aislar cada categoría para su análisis y estudio”. Como se dijo con anterioridad, primeridad

es el modo de ser, consiste en que el sujeto sea tal y como es, sin tener en cuenta nada más, es decir, es la cualidad sin atributos, sin señales particulares, “es presencia presente”, es la posibilidad de ser sin suceder, se da en los hechos sin ser los hechos. La segundidad en cambio son los hechos reales, los que acontecen, lo que en efecto es, pero que solo se conoce cuando ya pasó. En la segundidad se concreta la cualidad, pero cabe aclarar que no quiere decir que la cualidad siga siendo posibilidad sin referencia a un segundo. La terceridad es mediación, es el estado intermedio entre un primero y un último que abre posibilidades, es lo que genera una idea en alguien, es decir, donde se da el pensamiento y en donde el hombre y el mundo adquieren sentido, es por esto que el signo como representación, es lo que mejor explica la terceridad. (Restrepo, 1990)

Croquis de la Movilidad en el imaginario pereirano.

Se trata de una percepción en su nivel superior; es la coincidencia de una visión lograda por parte de un grupo de personas sobre el mismo objeto, el croquis se hace por segmentación y cortes imaginarios de sus moradores, es decir, es la ciudad subjetiva, que conduce a un encuentro de especial afecto con la ciudad: ciudad vivida, la interiorizada y la proyectada por grupos sociales que la habitan, la recorren y la interfieren dialógicamente, reconstruyéndola como imagen urbana. Preguntarnos bajo algunas circunstancias sobre las construcciones simbólicas, sobre si estamos adentro o afuera de la ciudad, sobre su color o su construcción mediática, sobre la percepción ciudadana en miedos, amores o rechazos colectivos, es algo de vital importancia, pues nuestras categorías de percepción imaginaria son definiciones nacidas de sus mismos moradores, de ella misma y del mundo como resto. (Silva, 2013)

Las formas de ciudad de las que habla Silva, están presentes en las mentes de los ciudadanos, donde se encuentran en muchas ocasiones coincidencias con la dimensión profunda y arraigada construida por el colectivo urbano, incluyendo la manera como los mismos ciudadanos sienten o viven ese ser fenómeno: “movilidad”. Así mismo, en Pereira, es posible descubrir esos modos que tienen los habitantes de transitar la ciudad, a partir de este conocimiento, se puede entender qué lleva a cada individuo a tomar decisiones en cuanto a cómo lograr llegar a su destino. (Restrepo, 1990)

Este proceso lleva a tratar la ciudad como forma estética, que visto desde los imaginarios urbanos, son formas inventadas por los ciudadanos que discuten, cuestionan y se relacionan a diario con las formas materiales de los arquitectos y constructores. Son los ciudadanos quienes validan colectivamente estas formas, lo anterior por medio de las experiencias obtenidas en su diario vivir, en la cotidianidad con la que se enfrentan a la accidentalidad, en una seguridad vial débil, en una infraestructura urbana en continuo cambio y crecimiento desordenado, en la ausencia de una cultura ciudadana y en la movilidad inexistente, la cual no permite llegar al destino que se requiere de manera oportuna y deseada.

Este nivel de conciencia va siendo desarrollado como consecuencia lo que Silva llama el “Fenómeno de Urbanismo sin Ciudad”, el cual conduce al ya mencionado Urbanismo Ciudadano construido a partir de las percepciones que los Pereiranos tienen de ella, cuando estas miradas son de carácter colectivo o de grupos con ciertas características, es cuando se producen nuevos croquis ciudadanos. (Restrepo, 1990)

De tal manera que el pensamiento individual y por lo tanto las acciones personales, al igual que todo aquello que está presente en el inconsciente, es un rasgo característico del imaginario, pues no está determinado por las intenciones provenientes de un ente oficial, administrativo o legal, que pretenda inducir sentimientos o percepciones en la población, esto más bien obedece a la propia construcción de esa realidad, la cual es alimentada por las experiencias cotidianas y el ejercicio mental que hace cada persona para comprender la dinámica propia de la ciudad.

Es importante mencionar que desde el punto de vista de los imaginarios, no existen distinciones entre la realidad y lo imaginario, de manera que lo que se imagina colectivamente como realidad, pasa a ser la misma realidad construida socialmente. (Silva, 2007, pág. 82)

Teniendo en cuenta el sustento teórico anterior, las triadas resultantes se pueden ilustrar de la siguiente manera:

En el nodo 1: “Movilidad Urbana”, surge la relación triádica entre “Cobertura”, siendo esta la primeridad. El “Sistema de Transporte” hace concreta esa posibilidad, conociéndose como la segundidad. Luego se evoca una movilidad como producto de la relación existente entre las anteriores, a lo que se conoce como terceridad.

Modelo Tríadico de Encarnación resultante a partir de los imaginarios de movilidad en la ciudad de Pereira

Existen tres acercamientos tutelares de producción social de Imaginarios Urbanos que sostienen el modelo de la “ciudad imaginada”, aquella donde se expresan los

imaginarios en cuanto a la construcción de urbanismos ciudadanos. Para cada hecho del modelo tríadico se definen ahora tres formas de “percepción de la realidad”.

Así entonces, el modelo tríadico de encarnación resultante a partir de los imaginarios de movilidad en la ciudad de Pereira, se encarna en diferentes índices distinguidos en el estudio.

Movilidad Urbana, Realidad 1: Imaginada – Real. Cuando lo imaginado es dominante y lo Real lo potencia.

A pesar de los esfuerzos y las acciones emprendidas en cuanto a la cobertura del Sistema de Transporte y a la ampliación de las rutas alimentadoras, vemos cómo los ciudadanos optan por movilizarse a través de los buses tradicionales y en vehículos particulares, antes que ser usuarios del Megabús.

El nodo 1. Movilidad Urbana, surge a partir de la relación tríadica entre “Cobertura” como Primeridad. El “Sistema de Transporte” hace concreta esa posibilidad, siendo la segundidad y evocando a una movilidad como producto de la relación existente entre las anteriores, a lo que se llama terceridad.

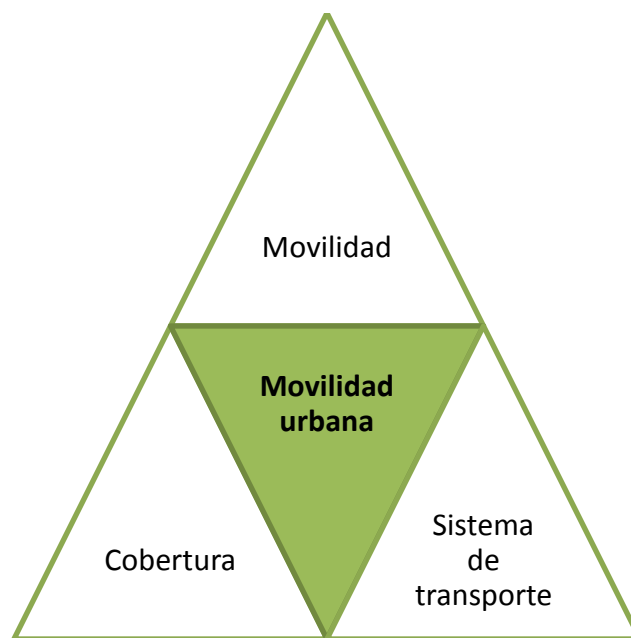


Figura 35. Triada resultante Nodo 1. Fuente: Elaboración Propia.

Como se dijo anteriormente, los índices presentes, llevan a evocar una movilidad ideal pero que está ausente, lo anterior se debe al efecto que produce en el ciudadano encontrarse cada día ante el reordenamiento vial y las obras en ejecución, lo que le representa demoras y retrasos en sus desplazamientos.

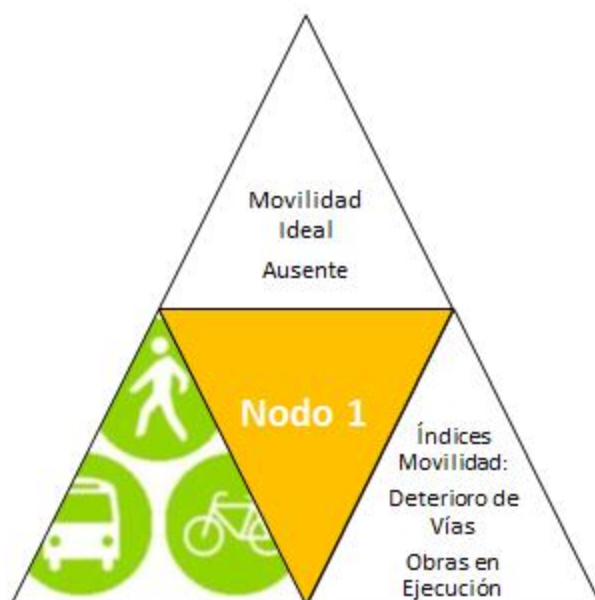


Figura 36. Triada índices de movilidad. Fuente: Elaboración Propia.

Los Índices presentes en “Movilidad” son:

- Deterioro de Vías
- Obras en construcción
- Cobertura en expansión.
- Desorden Vial.

Seguridad Vial, Realidad 1: Imaginada – Real. Cuando lo imaginado es dominante y Real lo potencia.

Llama la atención que con el registro de un marcada accidentalidad como consecuencia del aumento de vehículos en circulación; y teniendo en cuenta que en la

mayoría de los casos las motocicletas son las que resultan involucradas, sea precisamente este medio de transporte el preferido por los ciudadanos, incluso por encima del transporte masivo Megabús, el cual no reporta un numero representativo de lesionados por accidentes de tránsito. Lo real es que no existe seguridad vial, pero se actúa como si la hubiera.

El nodo 2. Seguridad Vial, surge a partir de la relación triádica entre “Vehículo” como Primeridad (Posibilidad), el Tráfico que se hace palpable, como segundidad y la accidentalidad como producto de la relación existente entre ellas, a lo que se llama terceridad.

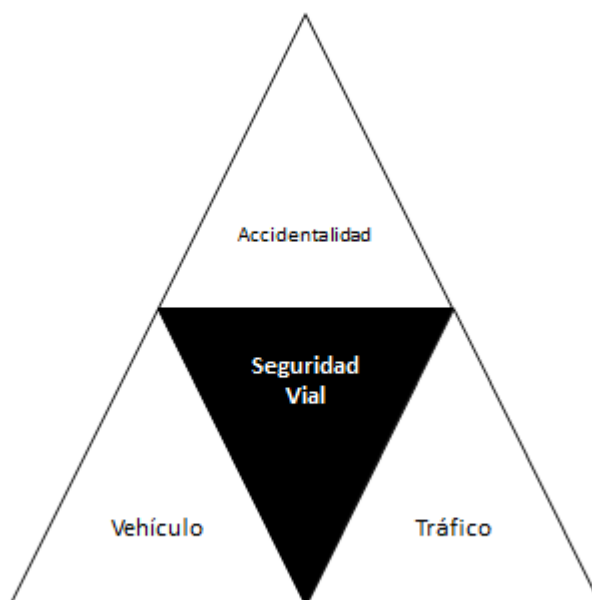


Figura 37. Triada resultante Nodo 2. Fuente: Elaboración propia

Los índices presentes, llevan a evocar una movilidad ideal ausente, lo anterior debido al efecto que produce en el ciudadano el encontrarse cada día ante el no

cumplimiento de las normas de tránsito, ante la afectación de la integridad física y ante un alto número de accidentes.

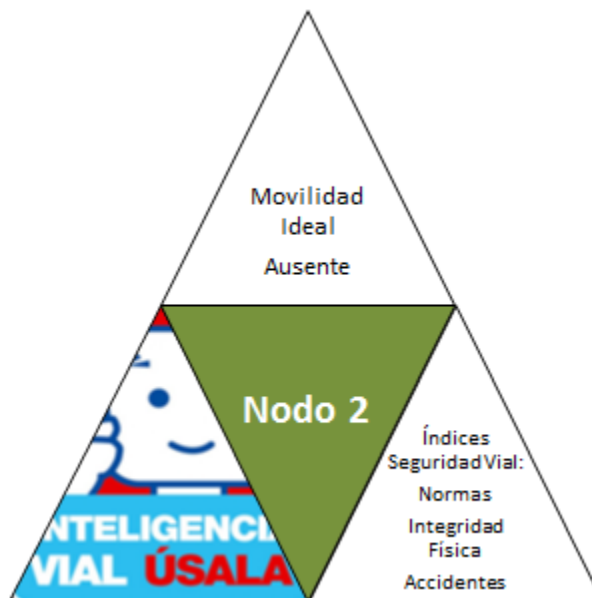


Figura 38. Índices de seguridad vial. Fuente: Elaboración Propia.

Los Índices presentes en la “Seguridad Vial” son:

- Accidentes en aumento.
- Integridad Física afectada
- Tráfico pesado.

Infraestructura Urbana Realidad 3: Imaginada – Real – Imaginada. Cuando lo Imaginado es equivalente a lo Real.

Se logra establecer que en medio de las obras y adecuación de vías para mejorar el funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte, el ciudadano opta por seguir utilizando las rutas y medios tradicionales.

El nodo 3. Infraestructura Urbana, surge a partir de la relación tríadica entre “Infraestructura” como Primeridad, el Espacio Público al concretar esa posibilidad, como segundidad y La Ciudad como producto de la relación existente entre las dos anteriores, a lo que se llama terceridad.

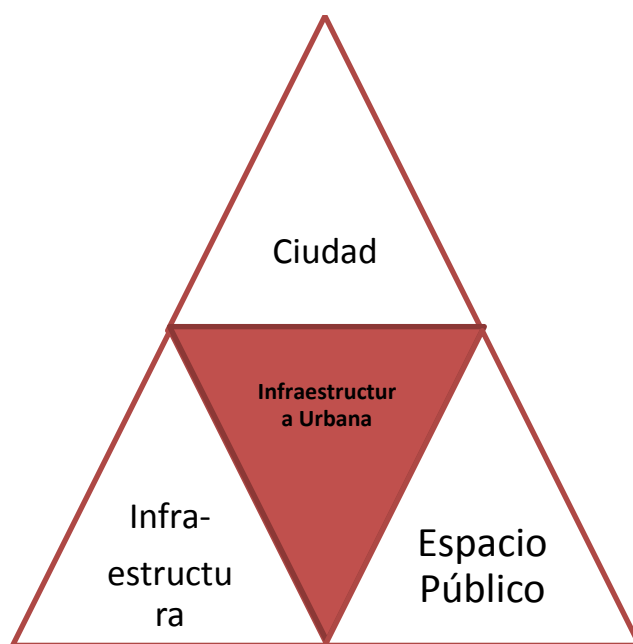


Figura 39. Triada resultante Nodo 3. Fuente: Elaboración Propia.

Los índices presentes, llevan a evocar una movilidad ideal ausente, existen espacios públicos invadidos, no disponibles o simplemente afectados por obras de adecuación, llevando al ciudadano a seguir utilizando las rutas tradicionales y medios habituales para su desplazamiento.

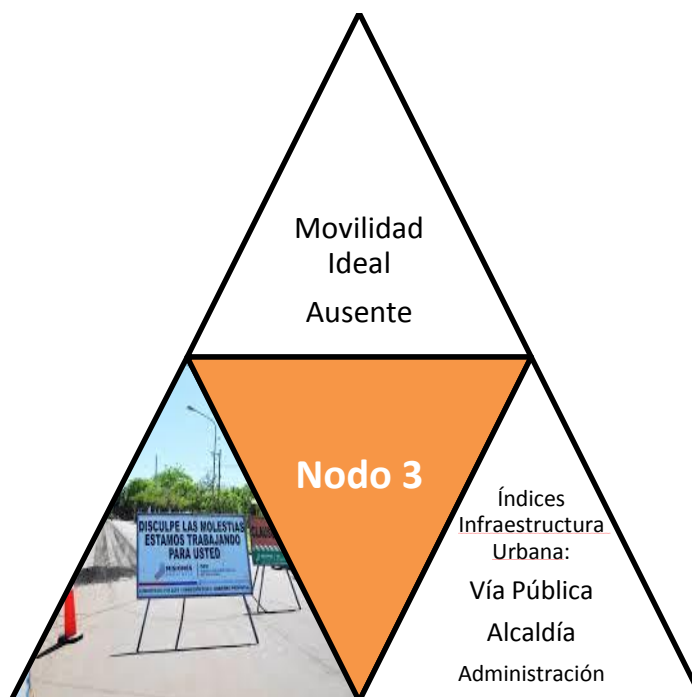


Figura 40. Índices de infraestructura urbana. Fuente: Elaboración propia.

Los Índices presentes en la “Infraestructura Urbana” son:

- Vías en construcción.
- Vías Rápidas.
- Avenidas Congestionadas.
- Espacio Público afectado.

Cultura Ciudadana Realidad 2: Real – Imaginada. Cuando lo real es dominante y lo Imaginado lo potencia.

El comportamiento de los habitantes en materia de cultura ciudadana en Pereira, no es el más indicado, esto se ve reflejado en el caos vial registrado en múltiples ocasiones producto de la falta de conciencia y civismo. Lo anterior, incluso a pesar de las grandes

inversiones en señalización de vías, de semaforización y en la forma permanente en que la Alcaldía y el Instituto Municipal de Tránsito y Transporte apuntan al conocimiento y a la sensibilización para respetar las norma, campañas que se hacen a través de diferentes medios y estrategias pedagógicas.

El nodo 4. Cultura Ciudadana, surge a partir de la relación triádica entre “Cultura” como Primeridad (Posibilidad), “Ciudadano” como segundidad y “Civismo” como el efecto de la relación existente entre ellas, a lo que se llama terceridad.

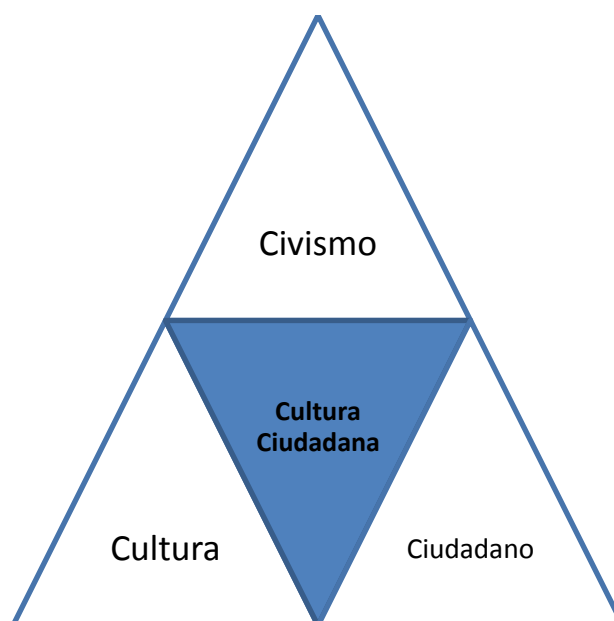


Figura 41. Triada resultante Nodo 4. Fuente: Elaboración propia.

En esta triada, los índices ausentes llevan a evocar una movilidad ideal ausente, debido a la falta de respeto por los demás y por el bien público, por ese escaso cumplimiento de las normas, se evidencia un marcado menosprecio por los principios básicos y fundamentales de la convivencia.

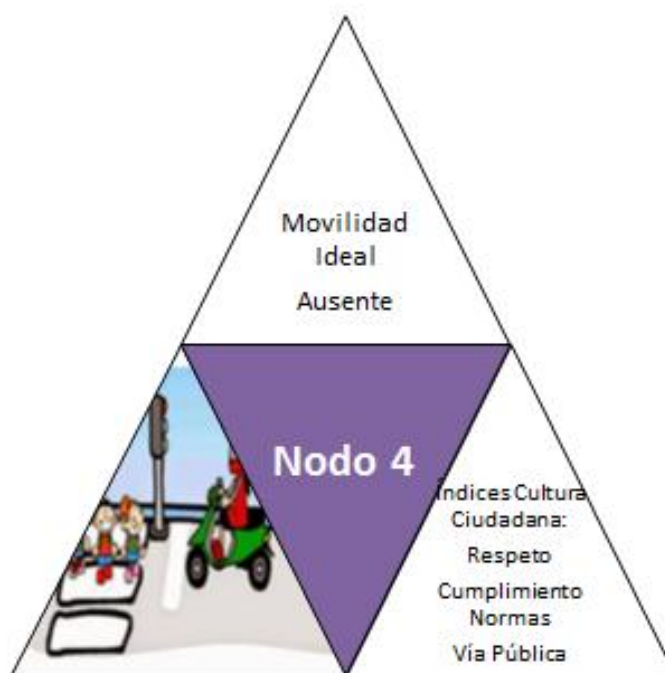


Figura 42. Índices de Cultura Ciudadana. Fuente: Elaboración propia.

Índices presentes en la Cultura Ciudadana.

- Cultura vial
- Conciencia Ciudadana.
- Falta Civismo

Hallazgos

La ciudad es el espacio ideal en el que la sociedad se reproduce, es el lugar donde los asentamientos humanos se expresan físicamente, esto lleva consigo un proceso de crecimiento que puede reconocerse en varias etapas. La primera de ellas tiene que ver con la expansión de la ciudad: la ciudad crece transformando el suelo rural en urbano. La segunda, tiene que ver con la consolidación, donde se ocupan algunos lotes, se abren algunas calles, se construyen las viviendas y se tienden las redes. La tercera etapa, es posible identificarla con la de la densificación: las áreas consolidadas comienzan a crecer en altura. Estas etapas conviven de manera simultánea en la ciudad: Mientras que un extremo crece, en el otro se consolida y se densifica. (Tella, 2010)

Pereira no es ajena a esta condición de ciudad en crecimiento y desarrollo. De acuerdo con lo anterior, a las Administraciones Municipales les asiste la responsabilidad de trabajar en pro de que tan anhelado crecimiento y desarrollo, se logre a mediano y largo plazo. Para tal propósito, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) se constituye en una herramienta de planeación para el desarrollo físico de la ciudad, ya que en él se establecen directrices para las dimensiones del territorio, especialmente el eje estructurante ***Espacial-Funcional***, alrededor del cual giran las dimensiones del transporte, las vías, el espacio público, la conectividad y la movilidad.

Sin embargo, al comenzar la investigación, se tenía un imaginario diferente, ya que se pensaba que todo el desorden vial, los accidentes de tránsito, el caos vehicular y otros acontecimientos negativos de la movilidad que a diario son registrados en la

prensa, obedecía a una total y absoluta falta de planeación. Se consideraba además, que todas las obras se realizaban de manera improvisada y para ejecutar los presupuestos asignados, contratando a quienes eran cercanos al gobierno de turno. Esta premisa cambió con el transcurso del tiempo y a medida que se fue recogiendo información, se fueron encontrando evidencias que indicaban que detrás de todas las obras que generaban congestión vial y caos vehicular, existía un ejercicio juicioso de planeación, con la intención de intervenir la infraestructura pereirana en pro de favorecer la movilidad.

Pero curiosamente las buenas intenciones, esfuerzos y firmes propósitos, los cuales son producto de muchos estudios adelantados por la Alcaldía y por distintos entes gubernamentales, contrastaban con la percepción ciudadana de una movilidad afectada por todas aquellas obras en ejecución.

Cabe entonces preguntarse ¿Qué tan responsables fueron los estudios y qué tan acertadas fueron las decisiones que se tomaron? pues se pasó de una Movilidad Planeada a una Inmovilidad Provocada, de ahí que el imaginario de la percepción en cuanto a movilidad sea desfavorable. Lo cual se explica a continuación:

Se pudo establecer desde las producciones sociales, que tanto la “Infraestructura Urbana” como Calidad Urbana por un lado, y la “Seguridad Vial” como Calificación Urbana por otro, tienen índices que soportan el imaginario de ciudad, un imaginario que se considera regular en cuanto a la calidad en la movilidad.

Índices presentes en la “Infraestructura Urbana”.

- Vías en construcción.

- Vías Rápidas.
- Avenidas Congestionadas.
- Espacio Público afectado.

Índices presentes en la “Seguridad Vial”.

- Accidentes en aumento.
- Integridad Física afectada.
- Tráfico pesado.

Del mismo modo, en las producciones sociales en el año 2009, la “Cultura Ciudadana” y la “Movilidad” como “Marcas Ciudadanas”, tienen índices que soportan que el imaginario es regular frente a temas de Movilidad.

Índices presentes en la “Cultura Ciudadana”.

- Falta Cultura vial
- Conciencia Ciudadana.
- Falta Civismo.

Los Índices presentes en “Movilidad”.

- Deterioro de Vías
- Obras en construcción
- Cobertura en expansión.
- Desorden Vial.

De los hallazgos anteriormente mostrados, existe uno que llamó poderosamente mi atención como investigador. Se trata de lo encontrado en materia de Seguridad Vial, Realidad 1: Imaginada – Real. Cuando lo imaginado es dominante y lo real lo potencia. No deja de sorprender que a pesar de la alta tasa de accidentalidad reflejada en las estadísticas y en los registros diarios, donde se evidencian permanentemente accidentes de tránsito y en donde los implicados son los motociclistas en un mayor porcentaje; se puede afirmar que hay una marcada tendencia hacia el uso de este medio de transporte, como la opción preferida antes que movilizarse en megabús.

Surgen entonces una serie de interrogantes que resultaría muy interesante analizar en próximos procesos de investigación.

¿Por qué tantos ciudadanos están dispuestos a arriesgar su integridad física al movilizarse en una motocicleta, ya sea conduciéndola o en calidad de acompañante?

¿Será que la situación económica personal o de familia es tan precaria, que lleva a considerar la opción de la motocicleta como una alternativa más económica para los intereses personales, aunque esto implique exponerse al riesgo de sufrir un accidente de tránsito?

¿Será que nos estamos equivocando en la manera de abordar el tema de la movilidad y no se ha tenido en cuenta lo más importante, es decir, al ser humano?

Se supone que una adecuada intervención en la Infraestructura Urbana, sumado a un fuerte componente pedagógico que eduque al ciudadano en Seguridad Vial, favorecería a un alto porcentaje de la población, pues se encontraría en el transporte público la alternativa ideal para recorrer la ciudad, movilizarse, transitar por ella y

apropiarse del espacio, ayudando también a la construcción de una movilidad planeada y no al afianzamiento de una inmovilidad provocada.

Conclusiones

Hacer parte de un proceso de investigación a partir del deseo de ser investigador, para ver y sentir cómo poco a poco y en la justa medida se va “subiendo de nivel”, es una de las experiencias más enriquecedoras de la vida.

Comenzar no resultó ser fácil, más bien, podría decirse que se vivieron momentos de angustia y ansiedad al tratar de elaborar la pregunta de investigación. Pero si bien es uno de los primeros pasos, este se asemeja al proceso natural de aprender a caminar, pues cuesta trabajo levantarse y emprender el sendero, por lo anterior, es necesario contar con la mano y el apoyo de alguien que guíe y que oriente el proceso; por fortuna se contaba con la presencia de la Dra. Olga Lucía Bedoya, quien desde el principio estuvo animando y extendiendo la invitación a participar de tan maravilloso proyecto.

Definir, pensar y elaborar la pregunta de investigación, fue una experiencia muy interesante, de hecho, se podría decir que se cuenta con “n” versiones preliminares de ella, pues cada vez que se alcanzaba un nuevo conocimiento y se tenía contacto con un nuevo teórico, se modificaba o se reformulaba de raíz.

Después de mucho pensar y repensar el tema de investigación, se pudo definir la siguiente pregunta de investigación y sus respectivos objetivos, a los cuales se les dio respuesta a través de un juicioso proceso de investigación.

Pregunta de Investigación

¿Desde el modelo tríadico de encarnación de imaginarios urbanos, cuáles son los índices presentes en las producciones sociales (Prensa escrita, Pereira imaginada) de los imaginarios, acerca de la percepción que se tiene sobre la movilidad en la ciudad Pereira en marco del macro proyecto Pereira imaginada (Maestría en Comunicación Educativa, UTP)?

Objetivo General

Identificar los posibles índices que sustentan el imaginario sobre la percepción en cuanto a movilidad en las producciones sociales en la ciudad de Pereira en el marco del macro proyecto de Pereira Imaginada en el 2009 (Maestría en Comunicación Educativa, UTP).

Objetivos específicos:

- Distinguir posibles cualidades urbanas que afirmen los índices de percepción en los imaginarios sobre la calidad de la movilidad.
- Distinguir posibles marcas ciudadanas que constituyen los índices de percepción en los imaginarios sobre movilidad.
- Determinar el modelo tríadico de encarnación resultante a partir de los imaginarios de movilidad en la ciudad de Pereira.

La fase inicial del proceso de investigación consistió en recolectar la información y las fuentes secundarias de producciones sociales. Ahora con una mirada desde el

ámbito investigativo, se puede decir que dicha etapa es fundamental, puesto que existen aportes que enriquecen la estructura del pensamiento, archivos que son de utilidad y que aportan un criterio serio y riguroso. Ser el protagonista de esta fase del proceso de investigación, le permite al investigador tener la claridad suficiente y necesaria para pasar a la fase de análisis de la información recolectada. En este caso, con el apoyo de una matriz en Excel, se fue almacenando la información para aplicar el protocolo de análisis/síntesis. Cabe destacar que el estricto cumplimiento y apego al protocolo, garantizó el encontrar datos confiables y que fueron explicados como los hallazgos de esta investigación.

En retrospectiva, se puede mirar hacia atrás y ver el camino recorrido, así como el crecimiento que se gana el investigador como persona y sobre todo, la oportunidad de pensar, mirar, discutir y analizar en el papel de investigativo.

Tan importante es haber llegado como haber recorrido el camino paso a paso, un camino que a veces se torna lento y otras veces rápido, pero que siempre con certeza y tranquilidad, es un camino que marca los niveles que se deben subir en el mismo proceso de investigación.

Tal y como se ilustró anteriormente, los hallazgos dan cuenta de qué tanto la pregunta de investigación, el objetivo general y los objetivos específicos, tienen sustento desde la teoría de los imaginarios, ya que fue posible identificar los índices que sustentan el imaginario sobre la percepción en cuanto a la “movilidad” en las producciones sociales en la ciudad de Pereira en el año 2009.

Bibliografía

- Acosta Barajas, Y. J. (2012). Las marcas ciudadanas como índices del urbanismo ciudadano. *Perspectivas de la comunicación*, 5(2), 109-121.
- Augé, M. (2000). *Los no lugares, espacios de anonimato*. (M. Mizraji , Trad.) Barcelona: Gedisa S.A.
- Banco de desarrollo de America Latina CAF. (22 de Agosto de 2013). Qué es movilidad y sus retos en America Latina. Venezuela.
- Bedoya , O. L., & Silva, A. (2011). *Pereira imaginada* . Pereira: Distribuidora y Editoria .
- Bedoya, O. L. (2014). *Protocolo de Análisis/Síntesis*. Texto inedito sin publicar.
- Carmine Fasolino, R. (2015). Derrida, Freud y el retorno del archivo. *Escritura de imagen*, 11, 33-50.
- Hurtado Tabares, L. M. (2011). *Construcción de ciudad desde la temporalidad plural en transporte público: Pereira imaginada 2009-2014*. Pereira: Universidad Tecnológica de Pereira.
- Jaramillo Villegas, J. A. (2010). *Observatorio de movilidad vial*. Pereira: Universidad Tecnologica de Pereira.
- Lacan, J. (1982). Lo simbólico, lo imaginario y lo real. *Boletín de la Asociación Freudiana*(1), 4-13.

- Lupano, J., & Sanchez, R. (2009). *Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte*. Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL.
- Martínez Agudelo, C. (2009). *Escenarios urbanos: Pereira imaginada 2009-2011. Del presente-presente al presente-pasado y presente-futuro*. Pereira: Universidad Tecnológica de Pereira.
- Montezuma, R. (2003). Ciudad y transporte: la movilidad urbana. En C. E. CEPAL, *La ciudad Inclusiva* (págs. 175-192). Santiago de Chile: CEPAL.
- Peirce, C. (1984). *El arte de razonar*. (U. Rivas, Trad.)
- Restrepo, M. (1990). La semiótica de Charles S. Peirce. *Signo y pensamiento*, 27-46.
- Restrepo, M. (2010). *Representación, relación triádica en el pensamiento de Charles Peirce*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Silva, A. (2004). *Imaginario Urbano: hacia el desarrollo de un urbanismo desde los ciudadanos*. Bogotá: Convenio Andrés Bello .
- Silva, A. (2007). Imaginario urbano en América Latina: archivos. En N. y. Ros, *Imaginario urbano en América Latina: urbanismos ciudadanos* (págs. 33-91). Barcelona: Fundació Antoni Tàpies.
- Silva, A. (2013). *Imaginario, el asombro social*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Tella, G. (2010). Jaque a las torres: como tiende a crecer la ciudad. En *Mateadas Cientificas II* (págs. 99-117). Buenos Aires: Universidad NAcional de General Sarmiento .

williams, M., Tutty, L., & Grinnell. (2005). Writing quantitative proposals and reports. En R. Grinnell, & Y. Unrau, *Social work: Research and ecaluation. Quantitative and qualitative approaches* (págs. 372-384). Nueva York: Oxford University Press.